Antonella Valentini

Progettare *paesaggi di limite*

Firenze University Press

TESI
SCIENZE TECNOLOGICHE

1. Gabriele Paolinelli, *La frammentazione del paesaggio periurbano. Criteri progettuali per la riqualificazione della piana di Firenze*, 2003

2. Enrica Dall'Ara, *Costruire per temi i paesaggi? Esiti spaziali della semantica nei parchi tematici europei,* 2004

3. Maristella Storti, *Il paesaggio storico nelle Cinque Terre: Individuazione di regole per azioni di progetto condivise,* 2004

4. Massimo Carta, *Progetti di territorio. La costruzione di nuove tecniche di rappresentazione nei Sistemi Informativi Territoriali*, 2005

5. Emanuela Morelli, *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, 2005

6. Fabio Lucchesi, *Il territorio, il codice, la rappresentazione. Il disegno dello statuto dei luoghi*, 2005

7. Alessandra Cazzola*, I paesaggi nelle campagne di Roma*, 2005

Antonella Valentini

Progettare *paesaggi di limite*

Firenze University Press
2005

Università degli Studi di Firenze
Facoltà di Architettura

DOTTORATO DI RICERCA IN PROGETTAZIONE PAESISTICA
Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio
Coordinatore prof. Giulio G. Rizzo

Progettare *paesaggi di limite*

di Antonella Valentini

Tutor
prof. Giulio G. Rizzo (Università di Firenze)
Co-tutor
prof. Gabriele Corsani (Università di Firenze)

Dicembre 2005

…accadrà che il confine
non potrà in nessun luogo
esser fissato…

(Lucrezio, *De rerum natura,* vv. 980-983)

Questo lavoro è stato supportato scientificamente e moralmente da molte persone.
Per i preziosi consigli scientifici nell'impostazione della ricerca desidero ringraziare tutor e co-tutor, Giulio G. Rizzo e Gabriele Corsani e il Collegio Docenti tra cui, particolarmente, Guido Ferrara, Augusto Boggiano, Attilia Peano, Antonello Boatti, Maria Cristina Treu e Danilo Palazzo. Il dottorato è stato inoltre una felice occasione di confronto e discussione con tutti i colleghi, che ringrazio. Per l'aiuto nella ricerca di materiale o per i suggerimenti di percorsi di studio sono debitrice a Emanuela Morelli, Laura Ferrari, Anna Lambertini, Maristella Storti, Alessandra Cazzola, Claudia Cassatella e Michela Saragoni; per le indicazioni sull'area fiorentina a Andrea Meli. Un ringraziamento speciale a Simona Olivieri per la predisposizione delle basi cartografiche utilizzate per l'applicazione fiorentina e a Gabriele Paolinelli per i costanti e sostanziali apporti critici che hanno contribuito allo sviluppo della ricerca e senza il cui infinito sostegno molti pensieri discussi non si sarebbero tradotti in testo scritto. A Sabrina Tozzini, Michele Ercolini e Anna Lambertini va la mia gratitudine per aver condiviso la fase finale della stesura e discussione delle nostre tesi, avvenuta nell'aprile 2005 alla presenza di una Commissione composta da Pierfrancesco Ghetti, Raffaele Milani e Giulio G. Rizzo.
Desidero ringraziare, inoltre, per il supporto nella ricerca bibliografica Rosetta Ragghianti della Biblioteca del Dipartimento di Urbanistica dell'Università di Firenze e Luisa Barbieri della Biblioteca della Fondazione Benetton Studi e Ricerche di Treviso; Peter Schwaer e Cristina Caiolli per le traduzioni dei testi in lingua tedesca.
La ricerca dei materiali è stata possibile con il coinvolgimento di molte persone: per i casi di studio inglesi, Cliff Hague della Heriot-Watt University di Edinburgo, Robert Holden della Greenwich University, Bob Horrocks Segretario della North Mymms District Green Belt Society, Lucia Nucci e Clare Littlewood; per i casi di studio tedeschi, Ingrid Wentzell del Projektgruppe GrünGürtel di Francoforte, Ellen Fetzer e Georg Zeller; per i casi di studio italiani, Leonardo Rossi e Enrico Cavezzali del Comune di Ravenna, Monica Maioli, Caterina Ziman Scudo, Andreas Kipar e Mariangeles Exposito Peinado. Per l'approfondimento progettuale su Firenze si ringrazia Eugenio Maccagnani e Piero Cecchi del Comune di Firenze; Luigi Ulivieri e Leonardo Ermini della Provincia di Firenze; Andrea Chiarantini e Roberta Montaini della Regione Toscana.
Un ringraziamento particolare a chi mi ha sostenuto moralmente con infinita pazienza, ai colleghi di lavoro Biagio Guccione, Gabriele Paolinelli, Paola Venturi, Silvia Martelli, Michela Saragoni, Simona Olivieri, Emanuela Morelli, Andrea Meli, Catia Lenzi, Enrica Campus e Debora Agostini; agli amici più cari già citati, Emanuela, Anna, Andrea, Gabriele, a cui aggiungo Tessa, Valentina e Martina. Infine, a coloro che hanno dovuto sopportare la mia "assenza", ai miei genitori Rosanna e Rodolfo, a mia nonna Lola e specialmente a Giorgio e all'ultimo arrivato, Niccolò, al quale questa tesi è dedicata.

Tutte le traduzioni dalla lingua inglese sono dell'autore, ad eccezione di quelle espressamente indicate o riprese da testi già pubblicati in lingua italiana.

INDICE

PRESENTAZIONE
di Giulio G. Rizzo

L'idea di cintura verde ha da sempre affascinato gli urbanisti, soprattutto dai primi decenni del XX secolo, quando iniziano a manifestarsi con maggior evidenza i primi conflitti tra la città e il territorio che la accoglie, spesso considerato semplicemente come un naturale recettore dell'espansione urbana; la cintura verde diventa uno strumento attraverso il quale si cerca di controllare la dimensione e la forma della città. Questo carattere contraddistingue tutte le esperienze novecentesche di cinture verdi, anche quelle più recenti e connotate da spiccati elementi innovativi, principalmente fondati su una particolare attenzione per le finalità ecologiche e ricreative che il progetto di una cintura di spazi inedificati attorno agli insediamenti può assumere. Il limite di concepire la cintura verde nel modo anzidetto è evidente nella vicenda delle *green belt* inglesi, che al di là del fascino che hanno evocato, sono mere politiche di contenimento dell'espansione insediativa dove non esiste alcuna progettualità dei territori di margine urbano. Esperienze efficaci sono invece quelle condotte in Germania, sebbene non abbiano raggiunto un'applicazione a scala nazionale com'è accaduto in Gran Bretagna, ma si siano fermate ai soli casi di Francoforte e di Monaco.

Antonella Valentini ricostruisce puntigliosamente, fin nel dettaglio, la cronologia del fenomeno, dalle prime manifestazioni di cinture verdi agricole ai progetti più recenti ed ancora in fase d'attuazione. Inoltre, la ricerca affronta il tema del progetto dei paesaggi di margine urbano cercando di scoprire le possibili utilizzazioni delle cinture verdi in associazione ad altri modelli progettuali: da quello ormai consolidato ma ancora scarsamente codificato dei cunei verdi a quello - molto più recente ma già perfettamente definito nei suoi caratteri, sebbene fortemente differenziato in ambito europeo rispetto al contesto nord americano d'origine - delle *greenway*.

Lo studio si cimenta dunque con il problema complesso del progetto dei paesaggi che circondano le città, proponendo la categoria di *paesaggio di limite,* ritenuta più adatta dal punto di vista definitorio, a coprire la complessità delle configurazioni degli spazi aperti di margine urbano che svolgono sia funzioni di separazione di configurazioni paesistiche distinte (quelle che prima erano chiaramente identificabili in città e campagna) che funzioni di continuità e riequilibrio strutturale. La Valentini recupera alcuni significati latenti e dimenticati del termine *limite*, sottolineando il valore d'elemento di transizione, mediazione e relazione che lo spazio di confine può assumere. Le cinture verdi quindi, nella sua articolata proposta, diventano moduli progettuali assieme a cunei verdi e *greenway* che permettono la definizione di un disegno unitario in grado di rispondere alle esigenze, del tutto contemporanee, di connotazione dell'identità oggi perduta dei paesaggi periurbani e della loro rigenerazione e riequilibrio in termini paesistici e ambientali, oltre che a necessità di valorizzazione delle risorse naturali e culturali.

La Valentini ha voluto sperimentare, e lo ha fatto con successo, quanto indagato in precedenza in un'applicazione ai margini di Firenze. La sperimentazione, basata sulle osservazioni condotte sul paesaggio periurbano fiorentino, ha portato alla formulazione di alcuni possibili scenari con l'applicazione dei singoli modelli progettuali della cintura, dei cunei verdi e delle *greenway,* ricondotti nel quadro integrato dato dal progetto del *paesaggio di limite*.

I risultati definitori e metodologici raggiunti sono ovviamente aperti a diverse possibili applicazioni, delle quali sono evidenziate le plausibili declinazioni all'interno delle varie forme di piano, oltre che ad ulteriori sperimentazioni per quanto riguarda le indagini condotte ai fini della creazione del quadro diagnostico di base con riferimento in particolare ai potenziali paesistici di tipo strutturale e ricreativo sviluppati nell'Appendice relativa.

Firenze, dicembre 2005

PREMESSA

Affrontare oggi il tema della progettazione degli spazi aperti urbani ed extraurbani in un'ottica sistemica è oramai atteggiamento diffuso e condiviso: le aree verdi non vengono più intese come episodi, ma come elementi che compongono un sistema. Questa importante conquista concettuale può essere fatta risalire alla metà del XIX secolo, alle politiche europee di realizzazione del verde pubblico, prima fra tutte l'opera di Haussmann a Parigi, e alle esperienze condotte negli Stati Uniti a partire da Frederick Law Olmsted. Tra Ottocento e Novecento il ruolo svolto dagli spazi verdi subisce un mutamento: da una funzione puramente estetica, di decoro, si passa a quella di compensazione delle aree edificate, legata al manifestarsi dei fenomeni di industrializzazione e urbanizzazione che, con l'incrementarsi dell'urgenza di mitigare il crescente inquinamento e mantenere gli equilibri ecosistemici, diventa funzione ecologica e, con il manifestarsi in maniera sempre più evidente delle esigenze ricreative della popolazione, rafforza la propria funzione sociale.

Questa evoluzione è chiaramente leggibile anche nel tema delle cinture verdi. Dagli "anelli verdi" costituiti da giardini paesaggistici legati alle demolizioni delle fortificazioni di molte città europee ottocentesche si passa, nel Novecento, alle cinture verdi pianificate con obiettivi di controllo della crescita urbana, pur nelle diversità delle varie esperienze che vedono impegnate in particolar modo città tedesche e inglesi. Dalla metà del XX secolo il progetto di cinture verdi si fa complesso e articolato, caricandosi di molteplici significati, finalizzato a funzioni non solo di contenimento della crescita, ma anche ecologiche e ricreative. Quest'ultimo carattere ha comportato una modifica sostanziale nell'approccio progettuale che vede gli spazi periurbani non edificati come luoghi potenziali per lo sviluppo di attività turistico-ricreative, pianificando razionalmente le altre attività connesse, soppesandone i giusti equilibri e salvaguardando agricoltura e selvicoltura; come scrive Mario Di Fidio, infatti, "…nelle cinture verdi c'è un minimo di difesa dell'ambiente naturale, trattandosi di paesaggi rurali, e un massimo di utilizzazione ricreativa"[1].

Dalle esperienze contemporanee si fa sempre più evidente l'esigenza di mettere in atto politiche che considerino le cinture verdi non nei termini dell'uniformità geometrica prescrittiva, bensì secondo la conoscenza delle differenze paesistiche strutturali e dei relativi potenziali e limiti di sviluppo quali paesaggi per la compensazione e salvaguardia ambientale, oltre che per le opportunità ricreative che possono offrire.

Ciò che si sta affermando nelle elaborazioni teoriche e nella pratica progettuale è la consapevolezza che la cintura verde non debba più essere concepita come un disegno "di forma" di spazi a corona dell'espansione urbana, ma come un principio di intervento. D'altronde questa intuizione è ben chiara a McHarg già alla fine degli anni Sessanta quando, nel suo *Design with nature,* rileva l'importanza di fasce verdi attorno alle città al fine di preservare e incentivare le attività agricole e ricreative, ma anche i limiti insiti nel disegno di un "pianificatore amante della geometria" e l'ambiguità di fondo del concetto stesso di cintura in quanto "…sembra che la natura all'esterno della cintura non sia diversa da quella al suo interno, che la cintura verde non sia necessariamente la migliore ubicazione per le attività agricole e ricreative. Il metodo ecologico suggerirebbe che i terreni riservati a spazio aperto nella regione metropolitana siano ricavati da terreni intrinsecamente adatti ad attività verdi"[2].

Le esperienze progettuali tedesche e anglosassoni possono considerarsi un "modello" esportabile in ambito italiano, come si chiede Dietmar Vogel[3] nel 1995? Quello che qui interessa, però, non è confezionare una soluzione predefinita o elaborare uno schema

[1] MARIO DI FIDIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990, pag. 419. Di Fidio descrive le cinture verdi come "…parchi esterni, suburbani, collocati come schermo protettivo tra la città e il paesaggio rurale circostante, per impedirne l'urbanizzazione incontrollata e nello stesso tempo per offrire ai cittadini importanti spazi ricreativi, che integrano il verde urbano in senso stretto".

[2] IAN L. MCHARG, *Progettare con la natura*, (1969), Franco Muzzio & C., Padova 1989, pag. 73.

[3] DIETMAR VOGEL, *GrünGürtel Frankfurt: un modello esportabile?,* Treviso 1995. Relazione dattiloscritta disponibile presso la Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso.

astratto, ma individuare criteri e elementi per una definizione metodologica in merito al progetto dei paesaggi periurbani che possa trovare applicazione anche nel contesto italiano, adattandosi alle particolari condizioni sociali ed economiche.

A tal fine si esplorano accanto alle cinture verdi strumenti progettuali diversi, come cunei verdi e *greenway,* che sono approcci complementari e alternativi allo stesso tempo, per evidenziare proprio le peculiarità dei vari modelli nella loro evidente diversità. Questa precisazione è necessaria in particolare per capire il motivo per cui, interessandosi di cinture verdi, si introduce un tema apparentemente distante come quello delle *greenway.* E' noto che i principi che hanno portato all'affermarsi delle *green belt*, in particolare in Gran Bretagna, sono completamente diversi da quelli che hanno condotto negli Stati Uniti all'elaborazione delle *greenway*, non solo per il motivo di essere formalizzate in contesti culturali differenti; addirittura questi due modelli possono apparire in contrapposizione: se le *green belt* sono nate come elementi di separazione, per contenere la crescita delle grandi conurbazioni e dividere la città dalla campagna, le *greenway* invece come strutture di connessione, per mettere in relazione varie parti del territorio. Trattare questi due argomenti in parallelo è però funzionale a osservare quale apporto ciascun modello può fornire in una visione "integrata" finalizzata al progetto dei paesaggi periurbani.

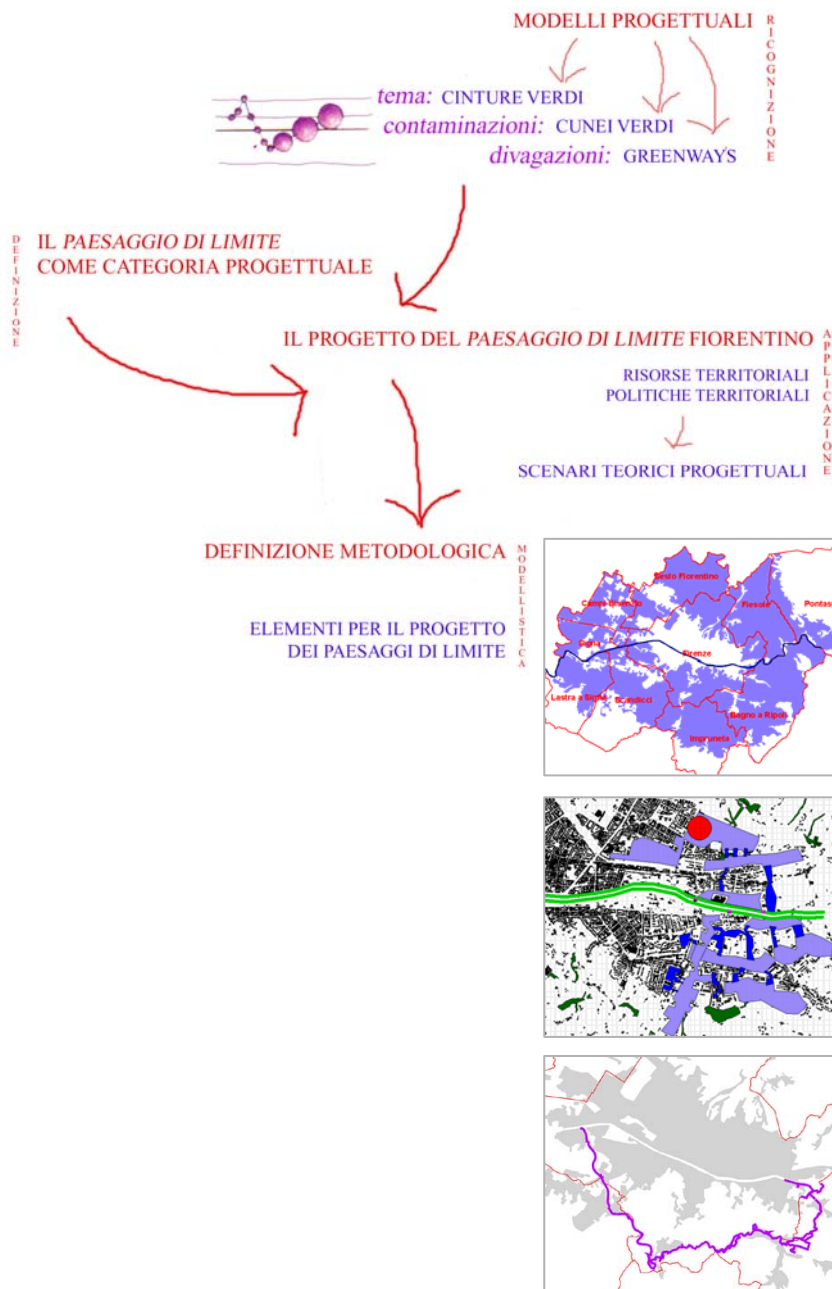
La ricognizione storica compiuta nella prima parte della ricerca è volta proprio alla riorganizzazione delle conoscenze; l'approfondimento del senso originario di queste esperienze può contribuire a mettere ordine sull'argomento e fare chiarezza anche su alcune ambiguità; tra queste, quella che ancora persiste, nonostante gli studi e le pubblicazioni, sulle reti ecologiche, argomento del quale comunque la tesi non si occupa, ma interseca affrontando il tema delle *greenway* delle quali si sottolinea la sostanziale diversità.

Tra le ambiguità, la ricerca ruota attorno alla parola "limite" che generalmente è usata per richiamare immagini di negazione, detrazione, contenimento; la cintura verde è storicamente nata come strumento di *limitazione* della dimensione e della forma della città. Nella realtà contemporanea si registrano però profondi mutamenti del concetto di limite urbano determinati dal modificarsi delle modalità insediative che hanno portato alla perdita della centralità urbana e alla formazione di una struttura reticolare. Tali trasformazioni hanno generato una situazione per cui i paesaggi periurbani, i cui margini edificati sono riconosciuti sempre più "frattali", si avvertono carenti di una efficace connotazione dei caratteri distintivi a cui corrisponde una elevata instabilità tipologica; qui, la presenza di un limite sfrangiato dalla diffusione urbana, pur nella criticità della situazione, può rappresentare una occasione per impostare il progetto su nuovi rapporti: il limite della città non è più elemento di de-*limitazione* dello spazio ma elemento di sutura che separa mettendo in contatto, che diventa fattore di relazione.

Si propone dunque, nella seconda parte della ricerca, la categoria del *paesaggio di limite* attraverso la quale ci si occupa progettualmente di quel paesaggio non più riconoscibile come agrario e non ancora urbano, confermandogli una identità *altra.* Il *paesaggio di limite* è la categoria progettuale proposta per individuare elementi e criteri di intervento nei territori di margine urbano. Non si tratta di ricostruire il limite della città, ma prendendo atto di come generalmente la pianificazione e la progettazione procedano per frammenti, mancando di progetti organici, si sperimenta un approccio integrato che mette a sistema i tre modelli della cintura verde, dei cunei verdi e delle *greenway* che diventano moduli progettali del *paesaggio di limite*.

Nel capitolo terzo la ricerca utilizza le esperienze indagate e la teoria sviluppata per verificare la possibile applicazione a una città metropolitana come Firenze. Si ipotizzano, avvalendosi di analisi paesistiche appositamente elaborate e riportate per agilità di lettura in appendice, tre scenari riferibili a una cintura verde, un sistema di cunei verdi e una rete di *greenways* attraverso i quali definire il progetto del *paesaggio di limite* fiorentino, con cui si intende operare una riqualificazione dei territori delle frange e dei margini degli insediamenti e dei territori di persistenza delle matrice agraria. Alla cintura verde si riconosce sostanzialmente la capacità di coinvolgere in una visione unitaria e diffusa paesaggi urbani e rurali in condizioni di interfaccia, garantendo forme di ri-generazione del paesaggio; al

sistema dei cunei verdi si affidano le istanze di riequilibrio ambientale e alla rete di *greenways* quelle di valorizzazione delle risorse paesistiche esistenti.

Sulla base delle osservazioni condotte sull'applicazione sperimentata, infine, si sistematizza un quadro delle specifiche idoneità dei singoli moduli del progetto del *paesaggio di limite* predisposto in funzione di obiettivi di qualità paesistica quali protezione, separazione, unione, connotazione, inserimento e valorizzazione, a ciascuno dei quali corrispondono determinate azioni progettuali.

SOMMARIO

PARTE PRIMA
Un tema: le cinture verdi

1 ESPLORAZIONI ATTRAVERSO LA STORIA E I MODELLI PROGETTUALI

1.1 L'IDEA DI CINTURA VERDE QUALE LIMITE DELLA CITTÀ
La definizione del *limite*, concetto presente nell'idea stessa di città fin dall'antichità, risponde non solo a necessità di difesa, ma anche a esigenze di riconoscibilità e appartenenza a una comunità: individuare un limite significa segnalare l'esistenza di una discontinuità e sottolineare una identità. Non sempre e non solo il limite della città è stato segnato da mura. Inizia così l'esplorazione attraverso la storia di archetipi di cinture verdi, esperienze diverse ma legate al desiderio di limitare la crescita e definire la forma urbana: dai primi esempi di cinture agricole intorno alle città levitiche, al pomario romano, alla fascia agricola di città utopiche come Amauroto descritta da Tommaso Moro, fino ai primi interventi sei-settecenteschi di contenimento dell'urbanizzazione e all'opera in Inghilterra di Owen, Morris e Ruskin in cui si rintraccia l'origine delle *green belt* inglesi.

1.2 *PATTERNS*: MEDIAZIONE E CONNESSIONE. EBENEZER HOWARD E FREDERICK LAW OLMSTED
Con l'industrializzazione l'opposizione città-campagna, che nel mondo antico era più o meno accentuata ma sempre connotata da una certa complementarietà, diventa più forte. Tentativi di sanare la dicotomia tra *urbanità* e *ruralità* si segnalano in alcuni protagonisti della seconda metà dell'Ottocento. A partire da questo binomio, infatti, in contesti geografici e culturali diversi, Howard e Olmsted danno origine a realizzazioni esemplari prefigurando due direzioni di ricerca progettuale: da un lato il sistema di spazi aperti di cintura urbana a separare, ma allo stesso tempo unire, città e campagna; dall'altro il sistema di connessioni lineari di penetrazione nel tessuto della città e di collegamento con le aree rurali. In Inghilterra, dalla produzione teorico sperimentale di Howard ha origine la vicenda della *Green Belt* londinese alla quale si richiamano tutte le esperienze europee contemporanee di cinture verdi; in America, ai primi tentativi di pianificazione degli spazi verdi a scala metropolitana intrapresi con l'introduzione del concetto di *parkway* di Olmsted, passando poi per le ricerche e le esperienze di pianificazione ecologica della metà del XX secolo, debbono invece riferirsi le attuali sperimentazioni in tema di *greenway*.

1.3 TRA CITTÀ E CAMPAGNA: DECORO URBANO E CONTROLLO DELLA DIMENSIONE DELLE AREE URBANIZZATE
Nell'Ottocento le grandi capitali europee promuovono la realizzazione di spazi pubblici che si configurano come sistemi anulari di parchi, generalmente in luogo delle antiche fortificazioni. Il *Ring* di Vienna e l'intervento di Haussman a Parigi costituiscono il modello per molte altre città che danno inizio alla costruzione di giardini paesaggistici nastriformi improntati su una romantica ricerca della *bellezza* che caratterizza il progetto della città ottocentesca. Agli inizi del Novecento, invece, compaiono le prime cinture verdi pianificate soprattutto al fine di controllare l'espansione urbana, come raccomandano i manuali di progettazione tedeschi degli anni Dieci e Venti. Dagli anni Trenta l'integrazione tra pianificazione del verde e edilizia appare consolidata e si intensifica il ricorso a sistemi circolari di verde agricolo e ricreativo per definire i limiti urbani, come nel piano regolatore di Mosca o nel piano delle zone verdi di Berlino. Proprio in Germania iniziano però a manifestarsi approcci diversi e complementari: la realizzazione di sistemi verdi lineari, che trovano la massima esperessione nel *Finger Plan* di Copenaghen del 1947 attraverso cui si pianificano cunei verdi agricoli e ricreativi che separano le espansioni urbane. Ancora finalità di contenimento degli insediamenti sono all'origine delle *greenbelt towns*, un fenomeno singolare che si diffonde rapidamente nell'America degli anni Trenta, esaurendosi in pochi anni. La cintura verde è il mezzo attraverso cui definirne nei limiti e nelle dimensioni la crescita urbana e garantire spazi per la ricreazione, al fine di trovare quella ideale integrazione tra città e campagna propria della città giardino.

1.4 IL RUOLO DELLA GRAN BRETAGNA NELL'EVOLUZIONE DEL CONCETTO DI *GREEN BELT*
In Gran Bretagna l'idea di una cintura di spazi aperti che avvolge la città portando le amenità della campagna all'interno delle aree urbanizzate, affonda le radici in una lunga tradizione; in particolare

con Howard, Raymond Unwin e Patrick Abercrombie rivestono un ruolo centrale utilizzando lo stesso strumento della cintura verde come risposta a problematiche differenti che caratterizzano il proprio periodo storico: per Howard è il sovraffollamento delle città vittoriane, per Unwin le esigenze ricreative dei londinesi degli anni Trenta, per Abercrombie gli orrori dello sviluppo urbano disordinato del secondo dopoguerra. La *Green Belt* di Londra del 1944 resta un modello ineguagliato, applicato in molte altre città inglesi e richiamato in varie esperienze europee successive. Le cinture verdi inglesi si caratterizzano sostanzialmente per essere strumenti per il controllo della crescita urbana e anche nelle recenti direttive nazionali il contenimento dell'urbanizzazione resta il principale scopo della loro costituzione, sebbene si sottolineano altre finalità di uso dei territori di cintura, come il recupero delle aree abbandonate e o l'utilizzazione ricreativa. Nonostante la persistenza dell'idea di cintura verde nella politica e cultura inglese, attualmente le *green belt* sono argomento centrale di dibattito nel quale da più parti si sollecita una necessità di revisione e sostituzione con altre forme più *flessibili* come *rural buffer* e *strategic gap*.

1.5 CONTAMINAZIONI DEL TEMA: I CUNEI VERDI. ALCUNI ESEMPI

Nel Novecento alcune realtà urbane policentriche intraprendono politiche di salvaguardia dei cunei inedificati all'interno delle aree urbanizzate. Si osserva, *contaminando* così il tema principale di studio in merito alle cinture verdi, un motivo presente nella pianificazione degli spazi aperti in Europa fin dagli inizi del XX secolo, quello di sistemi verdi lineari di penetrazione nel tessuto della città. Si riportano tre casi esemplari: il Regionalpark RheinMain che riprende il concetto di fasce verdi ipotizzate a scala regionale alla fine degli anni Sessanta nel paesaggio di Francoforte; il caso della Randstad olandese dove un sistema di cunei verdi progettati negli anni Settanta per la conurbazione formata dalle città di Amsterdam, L'Aia, Rotterdam continua a connotare le attuali politiche di sviluppo urbano che vedono la tutela del cuore verde centrale quale priorità; l'esperienza nella Ruhr tedesca dove sette *regionalen grunzüge* previsti dal Piano di sviluppo del 1964 diventano la struttura portante del paesaggio urbano policentrico e sono riconfermati e approfonditi nei progetti degli anni Ottanta, in particolare nel grande parco del fiume Emscher.

1.6 DIVAGAZIONI DEL TEMA: LE *GREENWAYS* AMERICANE E LA LORO INTERPRETAZIONE EUROPEA

Alla fine degli anni Novanta viene introdotto in Europa il concetto di *greenway* sulla base delle esperienze condotte nel Nord America dove con questo termine si indica prevalentemente una "area verde lineare multifunzionale". Le radici storiche del concetto sono antiche, legate alle modalità, sia funzionali che percettive, di connessione tra gli spazi verdi. Se nel contesto americano la *greenway* presenta generalmente una dimensione trasversale considerevole e assume spesso il carattere di corridoio ecologico, in ambito europeo l'idea si lega a quella di percorso, sebbene voglia essere qualcosa di più che una semplice pista ciclabile e pedonale: è definita infatti un "itinerario", il cui principale obiettivo è la valorizzazione delle risorse naturali e antropiche del paesaggio. Si esplora quindi il concetto in ambito americano ed europeo, *divagando* così dal tema principale delle cinture verdi. Questa deviazione, che può addirittura apparire in contrapposizione poiché se la cintura verde nasce per separare e contenere le aree urbanizzate, le *greenway* si sviluppano come strutture di connessione, è funzionale a definire le peculiarità di questo approccio nel fornire elementi alternativi e complementari al progetto di margine urbano tipico delle cinture verdi.

1.7 VERSO FORME DI INTEGRAZIONE SPAZIALE. ALCUNE ESPERIENZE DI CINTURE VERDI IN EUROPA

Nella seconda metà del Novecento alcune realtà metropolitane affrontano il tema della crescita urbana attraverso la pianificazione e progettazione di cinture verdi, come nel caso della *ceinture verte* di Parigi contenuta nel *Plan Vert* del 1994. Qui, accanto alla cintura verde con funzione di mediare il passaggio tra l'ambiente urbano e quello rurale sono previste altre tre politiche riguardanti gli spazi verdi tra cui le *vallées et coulées verte*, corridoi lineari di collegamento del nucleo urbano con le aree agricole e forestali più esterne. Alla fine del secolo il modello della cintura verde assume una maggiore ricchezza spaziale adattando il disegno circolare di cintura urbana alla specificità paesistica locale e integrandolo ad altre categorie progettuali. Nel panorama europeo la Germania rappresenta una realtà significativa per la politica intrapresa da alcune città di associare a un disegno di cintura verde comunale, il *grünGürtel*, un sistema di corridoi verdi a scala regionale, i *grunzüge*. Si osservano dunque i casi di Francoforte sul Meno e di Monaco di Baviera; a questi si accompagna l'esperienza di Barcellona per l'interessante approccio al tema della creazione di una rete di continuità ambientale attraverso il collegamento nell'area metropolitana di una serie di aree protette in forma di anello verde.

1.8 L'APPROCCIO ITALIANO ALL'IDEA DI CINTURA VERDE

Nel panorama italiano riscontriamo un interesse verso l'utilizzazione del modello di cintura verde in tempi abbastanza recenti. Spesso si tratta di singoli episodi verdi assimilabili più alla tipologia dei parchi urbani e mancanti di una logica sistemica; spesso l'essere "spazi aperti di cintura" è dato esclusivamente dalla loro posizione ai margini delle aree urbane o metropolitane più che dal loro ruolo e carattere. Generalmente le previsioni di cinture verdi sono contenute all'interno dei piani regolatori comunali, sebbene gli esempi siano legati a quelle realtà urbane, quali Ravenna o Novara, la cui conformazione morfologica dell'insediamento le rende particolarmente adatte ad accogliere tale *disegno*. Anche alcune città metropolitane, come Roma, hanno fatto ricorso all'immagine della cintura verde per dar forza al proprio progetto mentre in altre, ad esempio Napoli, si sono individuate strategie per i paesaggi periurbani che di fatto presentano affinità con quelle di cintura verde. Ad eccezione dell'esperienza di Ravenna, spesso le indicazioni di piano non si traducono però in effettive disposizioni normative e gestionali e nei piani regolatori la cintura verde resta una *immagine* –come accade anche a Firenze con il "parco storico delle colline" e la "murazione verde" previsti dal P.R.G.'92 - per dare un disegno *finito* ai margini delle periferie.

PARTE SECONDA
Il progetto dei *paesaggi di limite*

2 ELEMENTI TEORICI ED APPLICATIVI INTORNO AL CONCETTO DI *PAESAGGIO DI LIMITE*

2.1 PAESAGGI PERIURBANI: MUTAMENTI DEL CONCETTO DI LIMITE

Si osservano i molteplici aspetti dei paesaggi periurbani e il mutamento del concetto di *limite* indotto dal modificarsi dei modelli insediativi che hanno portato alla negazione della tradizionale contrapposizione città-campagna, non solamente per la crescente urbanizzazione e una nuova organizzazione territoriale reticolare, ma anche per una contrazione del rapporto spazio-tempo e la conseguente diffusione della cultura urbana. L'esplosione insediativa e le altre dinamiche che hanno investito tali paesaggi hanno generato uno *status quo* al quale si è tentato di opporsi con il progetto architettonico di costruzione dei margini urbani e dunque con la definizione di nuovi *limiti*; questa situazione però, pur nella criticità, contiene in nuce alcune potenzialità. Se il rischio principale è rappresentato dalla possibile densificazione della città diffusa, in molte realtà periurbane come Firenze, dove la dispersione insediativa non ha generato i paesaggi tipici della "nebulosa veneta", la presenza di *enclaves* di aree libere determinate dalla sfrangiatura del confine tra costruito e spazio aperto riserva una via d'uscita e propone una sfida: il progetto dei *paesaggi di limite* dove il *limite* della città diventa non elemento di de-limitazione dello spazio, ma generatore di relazioni e di opportunità. L'esistenza di un confine rispondente a una geometria complessa può rendere il limite della città non più una barriera impenetrabile ma un elemento di sutura che, mettendo in contatto due zone diverse, le separa, o separandole stabilisce relazioni. Condizione indispensabile per il progetto è distinguere le diversità strutturali dei paesaggi periurbani. La lettura strutturale trova un riferimento importante nel riconoscimento della differenza tra paesaggi di "limite conservato" e di "limite perduto", dove la configurazione orografica è il primo indicatore che rivela una differente caratterizzazione del paesaggio che circonda la città in cui si evidenziano gradi più o meno accentuati di indeterminatezza nella distinzione dei caratteri peculiari del paesaggio urbano e del paesaggio rurale-naturale. Il progetto dei *paesaggi di limite* si propone come strumento di connotazione, riequilibrio e rigenerazione dei luoghi di margine urbano.

2.2 IL *PAESAGGIO DI LIMITE* COME CATEGORIA PROGETTUALE

In funzione dei ruoli e delle caratteristiche assunte oggi dai paesaggi periurbani, appare utile fare riferimento a una nuova categoria che prenda atto del superamento della tradizionale antinomia città-campagna e dei mutamenti del limite urbano. Si propone il concetto di *paesaggio di limite*, non una categoria critica o analitica, ma una categoria progettuale; con questo termine si vuole superare la negatività contenuta in "paesaggio di frangia" e la visione urbano-centrica propria di "paesaggio periurbano". Il *paesaggio di limite* si distingue da quello periurbano poiché portatore di una visione progettuale che assume il *limite*, quel luogo di interfaccia tra paesaggio chiaramente urbano e paesaggio palesemente rurale, quale elemento di relazione, superandone l'accezione comune che evoca parole come separazione, conclusione e contenimento, per aprirsi a contenuti semantici latenti come mediazione, connessione e opportunità. Si da dunque una definizione di *paesaggio di limite* descrivendolo nei suoi molteplici aspetti di confine figurale e confine identitario, spazio di mediazione e spazio del "fra", ambito del conflitto e del malinteso, ma anche della pacificazione, luogo dinamico e

luogo mentale. Il progetto del *paesaggio di limite* non riguarda quindi la ricostituzione del limite della città ma il paesaggio non più urbano e non ancora agrario che sta *fra* la città consolidata e la campagna ancora tale. Il *paesaggio di limite* costituisce la categoria contemporanea proposta per la definizione di modalità progettuali riferibili ai paesaggi di margine urbano i cui moduli di base della cintura verde, dei cunei verdi e delle *greenway*, indagati nella prima parte della ricerca, rispondono alle principali istanze di individuazione di criteri e metodi di intervento.

2.3 IL PROGETTO DEI *PAESAGGI DI LIMITE:* ALCUNI INTERROGATIVI

Alla luce delle trasformazioni in atto e dei recenti sviluppi del dibattito disciplinare che hanno portato, soprattutto a partire dalla *Convenzione Europea*, a rivolgere l'attenzione ai paesaggi di ordinaria qualità come quelli di margine urbano, diventa prioritario non definire modelli astratti di intervento, ma elaborare progetti che sperimentano nuove modalità di tutela e di gestione. Il progetto dei *paesaggi di limite* si trova ad affrontare alcune problematiche che vengono discusse riassumendole sotto forma di sei domande: come *realizzare*, *proteggere*, *gestire*, *garantire equilibrio*, *presidiare* e *valorizzare*. Questi interrogativi ruotano attorno a tematiche varie ma cruciali per la definizione progettuale, quali la proprietà delle aree, l'equilibrio tra i diversi usi del suolo, il mantenimento dell'agricoltura periurbana come presidio paesistico e l'incentivazione delle attività turistiche e ricreative, la forma giuridica di protezione e le modalità di gestione.

2.4 PRIME CONSIDERAZIONI IN MERITO AI MODELLI PROGETTUALI PER I *PAESAGGI DI LIMITE*

Tra le varie esperienze di cinture verdi indagate nella prima parte della ricerca, i casi di Londra, Francoforte e Ravenna nella loro estrema variabilità, presentano una valenza che trascende l'ambito culturale, sociale e legislativo che li ha visti nascere. La scelta è funzionale anche a segnalare la diversità di approcci afferenti a contesti diversi, ma il fine ultimo non è quello di effettuare un paragone fine a se stesso quanto di trarre utili indicazioni in merito al progetto dei *paesaggi di limite*. Questi casi esemplificativi sono letti attraverso tre indicatori - relazionalità, flessibilità e sostenibilità – che rappresentano criteri interpretativi e allo stesso tempo modalità complesse di approccio al progetto del *paesaggio di limite*. Se il termine *relazionalità* indica la capacità di stabilire una molteplicità di relazioni, con *flessibilità* si è indicata l'esigenza di un approccio progettuale multi-finalizzato, mentre la voce *sostenibilità* individua la realizzabilità dell'operazione in termini economici, sociali e ambientali. Si effettuano inoltre prime considerazioni in merito alla contaminazione dei modelli di cintura verde, cunei verdi e *greenway* sulla base proprio delle esperienze indagate. Il sistema del verde previsto da Abercrombie nel piano di Londra e il *GrünGürtel* di Francoforte definiscono un'articolazione spaziale che associa al disegno di cintura urbana altre forme progettuali: *green belts*, *green wedges* e *parkways* per la città inglese e *grüngürtel* e *grünzüge* per la città tedesca. La cintura verde di Ravenna è invece ritenuta l'esperienza più rappresentativa in Italia, soprattutto per la capacità di attuazione dimostrata.

3 UNA APPLICAZIONE: L'AREA METROPOLITANA FIORENTINA

3.1 RETROSPETTIVA STORICA SUGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE: LA ROTTURA DEL LIMITE, IL LIMITE PIANIFICATO, IL LIMITE DILATATO

La storia urbanistica degli ultimi due secoli e le trasformazioni del paesaggio periurbano di Firenze sono ripercorse attraverso tre momenti significativi in merito al tema trattato: la perdita del limite tra città e campagna rappresentata dall'abbattimento delle mura avvenuto con il Piano Poggi alla metà dell'Ottocento; la definizione del nuovo limite urbano riproposta ogni volta dai diversi piani regolatori nel corso del Novecento e la dilazione del limite con la formazione della città metropolitana. All'interno di questa lettura critica della storia dell'urbanistica fiorentina sono messi in evidenza alcuni temi - *tracce* di progettazione paesistica - contributi significativi anche se marginali o *sfocati* che possono costituire spunto per il progetto contemporaneo. Questi sono rintracciati nella strategia della *bellezza* del piano Poggi, nella strategia della *tutela* del Piano Detti e nelle proposte degli anni Novanta del "parco metropolitano" previsto dallo Schema Strutturale regionale e del "parco storico delle colline" e della "murazione verde" contenute all'interno del Piano Regolatore comunale.

3.2 RICOSTRUZIONE DEGLI SCENARI ATTUALI: CINQUE LIVELLI DI LETTURA

La lettura dei principali strumenti di pianificazione vigenti è volta a evidenziare quei caratteri che svelano - *indizi* di progettazione paesistica - una particolare attenzione a temi progettuali attenti ai paesaggi periurbani o elementi che rappresentano presupposti di natura culturale e legislativa, strumentali al progetto del *paesaggio di limite* nella realtà locale fiorentina. La lettura è effettuata secondo cinque livelli: regionale, provinciale, sovracomunale e comunale, sia alla scala dei piani strutturali che dei singoli progetti specifici di cui l'area metropolitana fiorentina è comunque ricca, sebbene si tratti

quasi sempre di iniziative isolate, molte delle quali rimaste sulla carta, senza una visione organica di riferimento, prive cioè di un quadro preliminare di scelte di assetto territoriale.

3.3 Riconoscimento dei caratteri strutturali e delle criticità del paesaggio periurbano

La cintura di territorio intorno a Firenze è fortemente legata alla presenza della città, ma questo paesaggio ha caratteri spiccatamente diversi che sono il prodotto di una evoluzione la cui origine risiede nella differente struttura orografica. La piana fiorentina a Nord-Ovest ha da sempre costituito la direzione preferenziale dell'espansione urbana e si trova in una condizione tipica delle aree periurbane di pianura di diffusa semplificazione e omologazione dei suoi caratteri strutturali; le colline, invece, sebbene non indenni da fenomeni di aggressione insediativa hanno mantenuto una maggiore caratterizzazione, anche per la storica *appropriazione* umana. In relazione al riconoscimento di queste macroscopiche differenze strutturali del paesaggio di margine urbano, si osservano le maggiori problematiche della città, principalmente di natura ecologica e di valore, fruibilità e connessione degli spazi di relazione. La proposta sperimentata nella tesi di realizzazione di un sistema del verde metropolitano fondato sul modello di cintura verde integrato a quello di cunei e verdi e di *greenway*, potrebbe rappresentare una efficace strategia per la città attraverso cui gestire i processi di urbanizzazione, particolarmente delicati nei territori di pianura e valorizzare l'enorme patrimonio rappresentato dai territori collinari, consentendone, inoltre, la fruizione ricreativa e turistica.

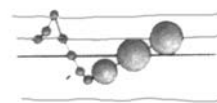
3.4 Elementi metaprogettuali per il *paesaggio di limite* fiorentino

Se fino alla metà dell'Ottocento a Firenze è presente e significativo il limite tra città e campagna, non trovandosi in quel paesaggio possibilità di rintracciare i caratteri programmatici della categoria progettuale del *paesaggio di limite* - non vi si trova mediazione e transizione, bensì distinzione, non sutura e compenetrazione, bensì separazione - nel paesaggio contemporaneo, invece, le condizioni di indeterminatezza e di instabilità tipologica sono evidenti e danno luogo a inevitabili domande di connotazione e riequilibrio strutturale e funzionale. L'istanza generale e primaria del progetto del *paesaggio di limite* è infatti di ri-generazione dei territori delle frange e dei margini degli insediamenti, delle sacche di persistenza delle matrici agrarie, degli ambiti di diffusione urbana. A tale finalità corrisponde principalmente il modello di cintura verde in grado, attraverso lo sviluppo e la conservazione dei relativi potenziali paesistici strutturali e ricreativi, il cui studio riferito all'area metropolitana fiorentina è definito in Appendice B, di garantire la rigenerazione del paesaggio. I cunei verdi contribuiscono invece con funzioni di separazione degli insediamenti e di unione degli stessi con il paesaggio a matrice rurale e semi-naturale, mentre le *greenway* esprimono una ampia capacità relazionale fondata sulla valorizzazione delle risorse culturali e naturali presenti.

4 Verso una definizione metodologica

4.1 Istanze e contenuti del progetto del *paesaggio di limite*

Sperimentando sull'area metropolitana fiorentina si è visto come sia possibile costruire tre scenari distinti e come l'integrazione tra questi sia funzionale a una definizione progettuale unitaria a cui ciascun approccio apporta specifici contributi. Si riconoscono ai tre moduli progettuali le seguenti peculiarità: *complessità*, *diffusione* e *unitarietà* per la cintura verde; *diversificazione*, *penetrazione* e *selettività* per i cunei verdi; *interrelazione, connessione* e *tematicità* per le *greenway*. Il progetto del *paesaggio di limite* si pone come strumento di rigenerazione paesistica i cui vettori hanno molteplici orientamenti che rispondono alle domande avanzate quando si è introdotto il tema (come *realizzare, proteggere, gestire, garantire equilibrio, presidiare, valorizzare*) e si articola per processi e condizioni distinti, finalizzati in un pensiero unitario di complementarietà, definendo alcuni obiettivi prestazionali: *separazione, unione, connotazione, protezione, inserimento* e *valorizzazione.* Si tratta di modalità costitutive essenziali del *paesaggio di limite* in risposta agli interrogativi progettuali sopra citati che possono contribuire all'individuazione di *obiettivi di qualità paesaggistica* così come richiamato dalla *Convenzione Europea per il Paesaggio* ma anche dal *Codice dei beni culturali e del paesaggio* italiano. In tale quadro integrato, si sostiene la rilevanza complessiva della cintura verde con una funzione generale di *ri-generazione* del paesaggio attuabile attraverso lo sviluppo e la conservazione dei relativi potenziali paesistici, accanto a ruoli di *protezione* del sistema di siti di particolare interesse e della matrice paesistica, di *separazione* e di *connotazione* delle aree con formazioni urbane e agrarie connotate dalla permanenza di ordinamenti storici di apprezzabile peso identitario. I cunei verdi, invece, sono chiamati in via prioritaria ad assumere compiti di *separazione* e *unione*, oltre che di *connotazione* e *inserimento.* Le *greenway,* infine, ruoli di *unione*, quali connessioni funzionali per la mobilità alternativa, e di *valorizzazione* ricreativa e turistica delle risorse territoriali.

PARTE PRIMA

Un tema: le cinture verdi

ESPLORAZIONI ATTRAVERSO LA STORIA E I MODELLI PROGETTUALI

1.1 L'IDEA DI CINTURA VERDE QUALE LIMITE DELLA CITTÀ

"Erano oramai usciti dalla città. Cominciavano i campi di granturco, i prati, i rossi boschi autunnali. Per la strada bianca, battuta dal sole, avanzavano i due fianco a fianco. […] Erano giunti in cima a una salita. Drogo si voltò indietro a guardare la città contro luce; fumi mattutini si alzavano dai tetti. Vide lontano la propria casa. Identificò la finestra della sua stanza. […] L'amico Vescovi qui lo salutò affettuosamente e Drogo continuò solo per la strada, avvicinandosi alle montagne. Il sole era a picco quando giunse all'imbocco della valle che conduceva alla Fortezza. A destra, in cima a un monte si vedeva la ridotta che il Vescovi gli aveva indicato. Non sembrava che ci dovesse essere ancora molta strada. […] A un carrettiere Giovanni domandò quanto tempo ci fosse per arrivare alla Fortezza. «La fortezza?» Rispose l'uomo «quale fortezza?» «La Fortezza Bastiani» disse Drogo. «Da queste parti non ci sono fortezze» fece il carrettiere. «Non l'ho mai sentito dire». Evidentemente era male informato…"[1]

La città tradizionale può essere evocata da una simbologia molto semplice: una croce dentro un cerchio, immagine che trae origine dal segno geroglifico che nell'antico Egitto la indicava. Qui sono contenuti due concetti che permettono di dominare lo spazio: il centro e il limite; la croce simbolizza lo scambio ed il centro è il punto in cui le relazioni assumono la massima intensità; il cerchio rappresenta i limiti della città. Il limite può assumere vari significati comunque legati all'idea di definire una conclusione, una differenza; ed infatti il limite è la "linea terminale o anche divisoria. Valore dal quale risulta condizionata l'entità o l'estensione di un'attività, di un'azione, di un comportamento, di una prestazione o di una proprietà caratteristica" [2].

Il concetto di limite, sebbene sia presente anche delle culture nomadi[3], è insito nell'idea stessa di città fin dai primi esempi di insediamenti fissi, massimamente racchiuso nel segno impresso nell'atto di fondazione sul terreno. "Questa traccia, chiusa su se stessa o ripetuta in sensi diversi, delimita per la prima volta uno spazio, lo toglie dal nulla, dall'infinito, gli attribuisce una dimensione. […] Per il mondo latino la traccia del vomere è il solco originario, primigenio, quello che fondava lo spazio cittadino, che disegnava l'orizzonte della città; è anche la linea che separa la città dalla campagna, l'interno dall'esterno"[4]. Individuare un limite e dunque disegnare un confine, significa segnalare l'esistenza di una discontinuità e rendere visibile una differenza, reale o presunta.

Questa differenza per secoli è stata sottolineata dalle mura urbane. Nelle città antiche la loro costruzione, legata a rituali e cerimonie, contiene anche l'idea della staticità dell'insediamento, la negazione dello sviluppo, a prevenirne una alterazione che ne contaminerebbe l'atto originario di nascita[5]. La definizione del limite attraverso la costruzione delle mura risponde non solo ad una necessità di difesa ma anche a un'esigenza di riconoscibilità e appartenenza a una comunità che garantisce la consapevolezza dell'esistenza di due sistemi di regole – di diritti e di doveri – profondamente diversi. Dall'epoca medioevale fino alla rivoluzione francese, infatti, i cittadini rispetto al contado godono di privilegi, soprattutto di natura fiscale, ma anche l'accesso a servizi come banche, ospedali e mercati, mentre fuori le mura una fascia di territorio che oggi chiameremmo periurbano ha un regime intermedio fra città e campagna[6].

[1] DINO BUZZATI, *Il deserto dei Tartari*, (1945), Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1989, pagg. 5-6.
[2] DEVOTO-OLI, *Dizionario della lingua italiana*, Le Monnier, Firenze 1995.
[3] Qui il concetto di limite esiste, ma non è stabile; varia seguendo l'errare delle popolazioni al punto da essere definito "confine portatile". Cfr. PIERO ZANINI, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997, pagg. 47-50.
[4] PIERO ZANINI, op. cit., 1997, pag. 6. Nella cultura romana il *limes* è una fascia di territorio costellata di edifici fortificati ed opere di difesa, come muri e fossati, a proteggere i confini dell'Impero. Sull'importanza attribuita dagli antichi ai rituali di definizione dei confini si veda anche MARTA SORDI (a cura di), *Il confine nel mondo classico*, Università cattolica, Milano 1987 e GIOVANNA DAVERIO ROCCHI, *Frontiera e confini nella Grecia antica*, L'Erma di Bretschneider, Roma 1988.
[5] Cfr. PAOLO SICA, *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Biblioteca Universale Laterza, Roma 1991, pag. 67.
[6] Si ricordano i "Corpi Santi" di Milano o la "guardia civitas" di Bologna. Cfr. LANDO BORTOLOTTI, *Limiti potestativi, amministrativi ed economici della città*, "Storia Urbana", 102, 2003, pag. 117.

"Nelle città di antico regime i limiti della città erano visibilmente segnati dalle mura o dai bastioni […]. I limiti avevano quindi una consistenza fisica, ed erano insieme amministrativi (il territorio comunale in molti casi si riduceva a quello della cinta muraria), del potere (i cittadini erano privilegiati rispetto agli abitanti della campagna), dell'economia (la ricchezza della campagna veniva drenata dalla città, nella quale risiedevano i proprietari terrieri più cospicui, quanto meno quelli laici)"[7].

Questa coincidenza tra limiti fisici, potestativi, amministrativi ed economici si rompe con la modernizzazione. In primo luogo cade la corrispondenza mura-cinta daziaria e l'ambito del dazio viene esteso, così da impinguare le casse comunali, fino ad includere i sobborghi in formazione e questa artificiosa e fittizia barriera diventa una vero e proprio limite che distingue città dalla campagna. E' interessante ricordare che nelle descrizioni del Carocci sono proprio le cinte daziarie, oggi ormai prive di significato e ridotte a nodi della viabilità, a costituire i punti di partenza dei suoi percorsi esplorativi nei dintorni di Firenze[8]. In secondo luogo sono abbattute le stesse mura, come si vedrà in seguito.

Le fortificazioni murarie, quali "essenziali ideogrammi urbani"[9], materializzano quindi l'idea del limite (ciò è evidente ad esempio nei "ritratti di città", le piante prospettiche delle città europee eseguite tra il XVI e XVIII secolo[10]), introducendo un significato che trascende la sola funzione difensiva: si definisce una dimensione sacrale, distinguendo dal non-luogo; si segna una diversità, rappresentando la frontiera tra zone che hanno una *esistenza* diversa; si sottolinea una identità, contribuendo alla definizione dell'immagine dell'insediamento.

La presenza delle mura quale limite della città non ha sempre costituito una frattura. Emblematica, forse unica, è la vicenda di Ferrara raccontata da Bruno Zevi: "Mediante gli alti terrapieni Rossetti aveva nascosto alla vista dei cittadini le mura difensive […] aveva trasportato una porzione di campagna nell'ambito del nucleo urbano […]. Ferrara cinquecentesca è la prima città moderna europea […]. Le sue direttrici non sono infatti centripete come quelle delle città ideali a schema centrale, né vengono interrotte dalle mura, ma si smorzano nel verde ad esse addossato"[11]. Le fortificazioni che delimitano l'ampliamento erculeo hanno un andamento irregolare semiesagonale, inglobando nella città vaste aree di campagna, magistralmente descritte nelle pagine di Giorgio Bassani[12].

Il limite della città non è però definito dai soli elementi architettonici quali le mura. "La città antica poneva se stessa un limite e dava a quel limite, ancor prima che la configurazione marziale e rigida della cinta muraria, la sembianza *ex negativo* di un doppio margine vuoto e intangibile, il *pomerium*. Ogni nuovo organismo urbano restituiva così in chiave ritualizzata e sintetica quanto, nascendo, aveva sottratto al libero spazio esterno e, pur confermandosi come un prodotto umano e artificiale, proclamava la propria fedeltà alla natura e le affidava solennemente il controllo della propria forma e la chiave della propria crescita"[13].

Frederick Osborn ritiene che l'organizzazione di una cintura agricola attorno all'insediamento affondi le radici nelle idee di città dei politici e filosofi greci - Sparta di Licurgo, Atene di Solone, Atlantide di Platone o la città senza nome descritta da Aristotele[14] - a cui sono riferiti soprattutto concetti di limitazione demografica della città.

[7] LANDO BORTOLOTTI, op. cit., 2003, pag. 113.

[8] Cfr. GIUSEPPE CAROCCI, *I dintorni di Firenze. Edizione completamente rinnovata*, voll. 2, Firenze 1906.

[9] JACQUES LE GOFF, *Costruzione e distruzione della città murata*, in CESARE DE SETA, JACQUES LE GOFF, *La città e le mura*, Laterza, Roma 1989, pag. 3.

[10] Cfr. LUCIA NUTI, *Ritratti di città. Visione e memoria tra Medioevo e Settecento*, Marsilio, Venezia 1996.

[11] BRUNO ZEVI, *Saper vedere la città. Ferrara di Biagio Rossetti, «la prima città moderna»*, Einaudi, Torino 1960, pagg. 118-119.

[12] GIORGIO BASSANI, *Dentro le mura*, (1956), Oscar Mondadori, Milano 1977.

[13] ALESSANDRO RINALDI, *Giardini e metamorfosi urbana a Firenze tra Medioevo e Rinascimento*, in DANIELA CINTI, *Giardini & Giardini*, Electa, Firenze 1998, pag. 15.

[14] Cfr. FREDERIC OSBORN, G*reenbelts*, in ARNOLD WITTICK (editor in chief), *Encyclopaedia of Urban Planning*, McGraw-Hill Book Company, New York 1974, pag. 484. L'autore richiama Licurgo, legislatore del IX secolo a.C. a cui è attribuita la costituzione dello Stato spartano; Solone, statista che svolge nel VI secolo a.C. un'opera riformatrice nella democrazia ateniese; il filosofo Platone (V sec. a.C.), che nel *Crizia* descrive la città di Atlantide,

Il riferimento più antico all'idea di cintura verde è però rintracciato da Osborn nelle esperienze delle città levitiche di Palestina (XIII sec. a.C.), così come tramandato dalle Sacre Scritture dove *pasture land*, una fascia agricola inalienabile estesa circa quindici volte quella urbana, circonda la città al di là delle mura[15]. La necessità di controllare lo spazio in una dimensione finita è fortemente sentita nella civiltà greca, tanto che spesso la crescita delle città, generalmente chiuse da mura, avviene senza evoluzione della loro forma, ma attraverso l'addizione di nuove entità distinte o la creazione di colonie separate. Questa seconda via è quella prospettata da Platone al raggiungimento del numero massimo di popolazione che ritiene essere l'elemento fondamentale che regola la dimensione urbana[16]. Il limite della città per il filosofo greco - ma questo atteggiamento è caratteristico di molte teorie utopiche[17] - è fondamentalmente demografico. Ancora oggi siamo abituati a misurare la crescita della città attraverso due dimensioni lineari, la sua estensione territoriale e la popolazione.

Se nella civiltà greca il concetto di limite comincia ad acquisire un significato immateriale che trascende il segno fisico delle mura e coinvolge il senso di unità e di appartenenza ad una comunità, in epoca romana dalla politica della limitazione si passa alla rottura dei limiti spaziali della città: le fortificazioni esistono, ma si va perdendo la netta differenziazione tra *urbs* e *rus* sanzionata proprio dalla presenza delle mura e l'insediamento si dissolve percettivamente nel territorio.

Figura 1. La costruzione delle mura risponde non solo ad esigenze di difesa, ma anche di riconoscibilità e appartenenza ad una comunità, segnalando una diversità e una discontinuità. Le fortificazioni materializzano l'idea del limite contribuendo alla definizione identitaria della città. Benozzo Gozzoli, *Veduta di città*, particolare della parete occidentale della scarsella della Cappella dei Magi, Palazzo Medici Riccardi, Firenze.
Fonte: CRISTINA ACIDINI LUCHINAT, *Giardini Medicei. Giardini di palazzo e di villa nella Firenze del Quattrocento*, Federico Motta Editore, Milano 1996, pag. 45.

circondata da cinte di mare e di terra, e nelle *Leggi* immagina una città ideale nella fondazione di una colonia a Creta; Aristotele (V sec. a.C.), che delinea una città nella sua *Politica*.

15 L'autore richiama il Libro dei Numeri, quarto libro della Bibbia ebraica, in cui si citano i Levi a cui venne assegnato, nella divisione della terra promessa tra le tribù di Israele, l'usufrutto di alcune città. Cfr. FREDERIC J. OSBORN, *Green-Belt Cities*, Faber & Faber Limited, London 1946, pagg. 168-169. Il riferimento alle Sacre Scritture è stato oggetto di un acceso dibattito sulle pagine del "Town Planning Institute Journal" degli anni Cinquanta circa quale parte del Vecchio Testamento facesse esplicito riferimento all'idea di cintura verde. Cfr. MARTIN J. ELSON, *Green belts: conflict mediation in the urban fringe*, Heinemann, London 1986, pag. 14.

16 Platone individua nel numero di cinquemilaquaranta i nuclei familiari ideali, che corrispondono al numero dei lotti in cui è diviso il territorio della città. Cfr. PLATONE, *Tutte le opere. Leggi*, V, 740(e), trad. ita. Enrico Pegone, Grandi Tascabili Economici Newton, Roma 1997, pag. 245 e pagg. 253-254.

17 Ricordiamo che *Utopia* di Tommaso Moro (1516), la *Città del Sole* di Tommaso Campanella (1637), la *Nuova Atlantide* di Francesco Bacone (1627) e molte città ottocentesche – di Fourier, Cabet, Owen, Godin, Howard ed altri - sono definite da una precisa dimensione sia fisica sia demografica.

Di una metropoli come Alessandria "…vediamo l'aggregato urbano estendersi nella campagna, oltre la cinta muraria, sotto la forma di sobborghi di vario carattere e, a quanto pare, rilevanti, o sotto forma di una vasta zona periferica nella quale sono disseminate ville e luoghi di piacere"[18]. La realizzazione di ville suburbane inizia in epoca antica ed è comune a molte città italiane: nei *Commentari geografici* Strabone, geografo e storico greco, interpreta la trasformazione del paesaggio agrario napoletano del I secolo a.C. con l'immagine di una città continua.

Il pomerio, romano ma retaggio etrusco, può essere riferito come esempio di una vera e propria cintura di spazi aperti attorno all'area urbana: una fascia di terreno non costruita e consacrata lungo le mura delle città, sia sul lato esterno che interno, con funzione difensive e rituali, sebbene questa non rappresentasse tanto "…un contenimento alla crescita della città quanto un controllo, poiché le operazioni di ampliamento erano realizzate saltuariamente […]. Inoltre perché nella storia romana, al concetto di città estesa era attribuito un valore positivo…"[19].

Ancora ragioni di sicurezza militare determinano il grande spazio vuoto, privo di costruzioni e vegetazione, lasciato intorno alle città in epoca medioevale, in un periodo in cui avviene la contrazione degli insediamenti all'interno delle proprie fortificazioni. Qui le mura diventano un simbolo e un riferimento mentale che trova conforto in un universo di definizioni nette, di muri solidi e panorami limitati[20]. "Le mura e le esigenze di difesa riportano l'idea di città al concetto di un microcosmo originario inattaccabile. L'iconografia delle più antiche città medioevali mostra nuclei ridotti all'essenziale. Lo spazio extramurale, destinato a contrapporsi violentemente al volume costruito, coincide con la necessità difensiva dell'isolamento"[21]. Nel Medioevo la contrapposizione tra città e campagna è netta: da un lato tutto ciò che è abitato, costruito o coltivato (città, villaggi, castelli, campi, eccetera); dall'altro il mondo di ciò che è incolto e che gli uomini medioevali chiamavano deserto o, nell'Occidente cristiano, foresta; vi è poi un terzo spazio, quello dei dissodamenti, pensabile come un significativo elemento di transizione urbano-rurale.

Figura 2. Nel paesaggio degli acquitrini della Camargue, Aigues Mortes mantiene ancora la cinta fortificata, sottolineando con forza l'identità urbana, lungo la quale si pone l'ampliamento della città.
Fonti: SPIRO KOSTOF, *The city shaped. Urban patterns and meanings through history*, Thames&Hudson, London 1991, pag. 109.

[18] MARCEL POËTE, *La città antica*, Einaudi, Torino 1929, pag. 306, cit. in PAOLO SICA, op. cit., 1991, pag. 66.
[19] DANILO PALAZZO, *Una volta era il pomerio*, "Territorio", 28, Diapt, Milano 2004, pag. 30.
[20] Cfr. LEWIS MUMFORD, *La città nella storia*, (1961), trad. ita. Ettore Capriolo, Edizioni di Comunità, Milano 1963, pagg. 384-385.
[21] PAOLO SICA, op. cit., 1991, pag. 82.

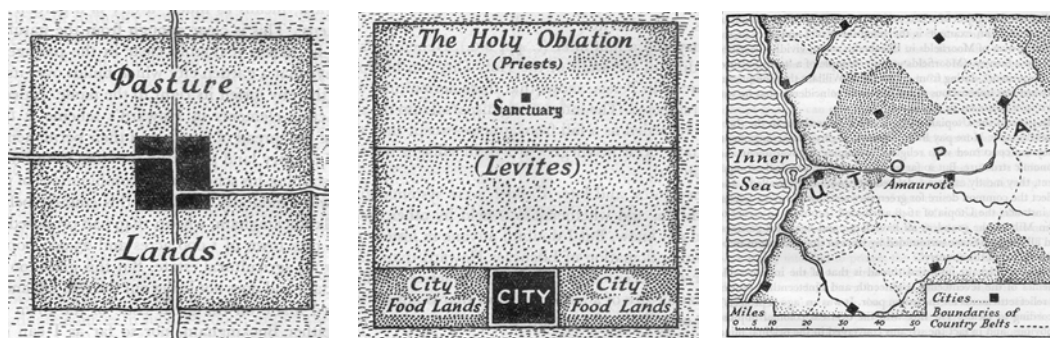



Figure 3, 4 e 5. Osborn riporta quali archetipi delle cinture verdi le esperienze delle città levitiche e dei piani di ricostruzione di Gerusalemme. La prima figura mostra il diagramma della città levitica tipica, di circa ventidue acri è cinta da trecento acri di *pasture lands*; il secondo diagramma rappresenta Gerusalemme circondata da un'ampia area rurale nella proposta di Ezechiele (592-570 a.C.). Anche le città di Utopia di Tommaso Moro dispongono di cinture di verde agricolo ciascuna della profondità di dodici miglia.
Fonte: FREDERIC J. OSBORN, *Green-Belt Cities*, Faber & Faber Limited, London 1946, pagg. 168, 170, 173.

Motivazioni di ordine politico e sociale - il numero degli abitanti come valore invalicabile di equilibrio - contraddistinguono anche le idee sulla dimensione e sulla crescita delle città tra Cinquecento e Settecento. A Parigi i vari sovrani che si succedono a partire da Luigi XIII promulgano una serie di ordinanze per impedire la saldatura della capitale francese con i sobborghi limitrofi. Nel 1714 la preoccupazione di definire i confini della città è fortemente sentita e il re affida ad alcuni cartografi un lavoro di rappresentazione del territorio, durato quasi un ventennio e conosciuto con il nome *Le travail des limites*. In seguito, nel 1786, Luigi XVI decide di intraprendere la costruzione di sessanta chilometri di mura attorno alla città, non tanto per motivi di difesa militare quanto per l'individuazione "del limite dei diritti della città".

A Londra la proclamazione della regina Elisabetta I, che riduce l'insediamento fuori le porte della città, è vista come il primo atto della creazione di una cintura verde nella capitale[22]. Alcuni autori fanno invece risalire questa prima formulazione alle indicazioni di Christopher Wren perché la ricostruzione dopo l'incendio del 1666 avvenga oltre un raggio di dieci miglia; altri individuano il momento iniziale nell'intervento di John Nash del 1830 per il collegamento di St. James Park attraverso l'apertura di Reagent Street[23]. Indipendentemente da quando l'idea di cintura verde si sia manifestata per prima a Londra, è interessante osservare come la più compiuta teorizzazione sul tema avvenga proprio in una nazione in cui la percezione del limite è sempre stata meno rigida che in altri paesi europei: si pensi allo stratagemma dello *ha-ha* che consente di integrare visivamente il parco di villa con il paesaggio rurale grazie ad una recinzione *invisibile.*

Tra le molte utopie sorte nel corso di questi tre secoli, merita di essere citato Thomas More e la sua Amauroto[24] circondata da una profonda fascia agricola che da Osborn è vista come una primordiale cintura verde, anticipando alcuni dei principi di Howard, quali la divisione delle città in *neighbourhoods,* il profondo sentimento comunitario che le pervade e il senso di "profonda appartenenza della campagna alla città"[25].

In quel fecondo periodo per la trattatistica urbana che va dal Rinascimento fino agli inizi del Settecento, si assiste al proliferare di teorie che immaginano insediamenti fortificati da cinte murarie dalla forma regolare e geometrica. Le mura definiscono la misura dell'abitato e

[22] Cfr. MARTIN J. ELSON, op. cit., 1986, e MARIO DI FIDIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990.
[23] Cfr. TOM TURNER, *Greenways: theory and history*, conferenza Facoltà di Agraria, Università di Milano, 17 maggio 2001, http://www.users.unimi.it/~agra/ingag/greenways/intervento_turner.htm
[24] L'isola di Utopia possiede cinquantaquattro città, ciascuna circondata da dodici miglia di territorio destinato all'agricoltura. Amauroto, la capitale, si trova al centro dell'isola ed è cinta da alte mura con intorno un fossato. Cfr. TOMMASO MORO, *L'Utopia, o la migliore forma di repubblica*, (1516), trad. ita. Tommaso Fiore, Editori Laterza, Roma 1993, pagg. 56-60.
[25] Cfr. FREDERIC J. OSBORN, op. cit., 1946, pagg. 172-174.

sono fondamentalmente legate ad esigenze militari. Il limite della città è dunque rappresentato dal disegno perfetto delle fortificazioni che rappresentano la conclusione dell'insediamento urbano, al di là del quale non si ha interesse ad estendersi, neppure con l'immaginazione: il limite è un segno netto, oltre c'è lo spazio bianco della rappresentazione. I modelli geometrici e formali elaborati nel Rinascimento sono stati tradotti solo in unità minori, in genere insediamenti militari, come Palmanova nella Repubblica Veneta su disegno presumibilmente dello Scamozzi di fine Cinquecento o in realizzazioni tardive come la settecentesca Granmichele in Sicilia. Le prime realizzazioni concrete delle città ideali si datano agli inizi dell'Ottocento; in particolare troviamo riferimenti alla realizzazione di aree libere, agricole, che circondano le città in Robert Owen e le comunità di New Lanark e New Harmony[26]; nei primi esperimenti di *garden cities* degli anni Quaranta basati proprio sulle idee di Owen nelle città fondate a Christchurch, in Nuova Zelanda[27] e Adelaide nel Sud Australia[28], quest'ultima richiamata da Howard come fonte di ispirazione; nelle comunità coloniali del New England.

Al pari di altri riformatori utopisti, Owen fonda la sua teoria sulla negazione della dimensione della città - i cui mali si eliminano cancellandola - alla quale, infatti, si sostituiscono comunità con un numero limitato di persone. All'esterno del suo "parallelogramma" c'è il territorio agricolo che, oltre rivestire una funzione economica, funge da contenitore e separatore delle varie comunità: esso assume valore di un *background* verde, caratteristica che informerà anche la proposta di Howard. Accanto dunque alla città finita c'è un vasto territorio che però non è un *vuoto* informe e residuale, ma uno spazio con un peso specifico importante, sebbene vissuto solamente in relazione al *pieno* urbano; anche perché "…non è semplice accostare il fascino della città a quello della campagna; il tentativo ha spesso condotto alla distruzione della bellezza di entrambi"[29].

La città ottocentesca sfugge all'idea illusoria di controllarla e fa la sua comparsa tra i gli uomini di cultura del tempo uno spettro: la perdita della forma e dell'identità della città come conseguenza della rivoluzione industriale e sociale. Spesso le cinte fortificate e quanto simbolicamente esse rappresentano vengono abbattute e la città sottoposta a forze centrifughe. La demolizione delle mura segna in modo evidente il passaggio tra l'età moderna e quella contemporanea.

Se, in relazione alle varie epoche e alle varie culture, l'opposizione tra città e campagna è più o meno accentuata, ma, essendo l'agricoltura alla base dell'economia[30], esiste una complementarietà tra i due termini "che compenetrandosi l'una nell'altra unificavano la loro diversità e analizzavano la loro identità" [31], questa relazione si spezza nell'Ottocento con la nascita delle conurbazioni. Inizia a manifestarsi la contrapposizione tra città e campagna, ma anche la sensazione di poter controllare questo binomio per riportarlo ad una situazione armonica: "La città invase la campagna; ma gli invasori […] cedettero all'influenza dell'ambiente e divennero gente di campagna; e a loro volta divennero più numerosi degli abitanti di città e li influenzarono; e così la differenza fra città e campagna diminuì sempre di più…"[32]. La cultura anglosassone è permeata da questa ricerca di equilibrio, ben evidente nel passo citato di William Morris, in cui possiamo intravedere la teoria del magnete poi

[26] Robert Owen, industriale filantropo inglese, elabora un modello di convivenza ideale tra agricoltura e industria creando nel 1799 a New Lanark, in Scozia, una comunità autosufficiente di dimensioni limitate che lavora collettivamente in campagna e in officina e ripetendo l'esperimento in America a New Harmony nel 1825. Cfr. ROBERT OWEN, *Report to the County of Lanark* (1820) in *A New View of Society and other Writings*, London 1927.

[27] Christchurch è fondata dalla New Zealand Company, insieme ad altre cinque città, tra il 1840 e il 1850.

[28] Il piano urbanistico di Adelaide di William Light del 1837 prevede due parti distinte da un parco - una ispirata alla tradizione coloniale inglese, l'altra con caratteri di sobborgo-giardino – e circondate da una cintura di verde.

[29] RAYMOND UNWIN, *Townplanning in pratice*, (1909), trad ita. Antonietta Mazza, *La pratica della progettazione urbana*, Il Saggiatore, Milano 1971, pag. 141.

[30] Cfr. BRUNO D'AGOSTINO, *La campagna, le strutture antiche del territorio*, in *Storia d'Italia*, Annali 8, Einaudi, Torino 1985.

[31] ROSARIO ASSUNTO, *Nascita e morte della periferia*, in ALBERTO CLEMENTI, FRANCESCO PEREGO, (a cura di), *Eupolis: la riqualificazione delle città in Europa*, Laterza, Roma 1990.

[32] WILLIAM MORRIS, *News from Nowhere*, Boston 1891, pag. 99, cit. in PAOLO SICA, op. cit., 1991, pag. 173.

elaborata da Howard, a cui si associa il senso di finitezza della città, come chiaramente espresso da John Ruskin: "Le città devono essere armoniche, cristallizzate in una forma, non coaliscenti; limitate nella dimensione […] adornate ciascuna del suo sacro pomerio, e con corone di giardini pieni d'alberi in fiore e di canali dolcemente guidati"[33]. Questi costituiscono i presupposti sui quali in Gran Bretagna si innesterà il pensiero di Howard, prima, di Unwin e Abercrombie, poi.

Se la cintura verde è storicamente legata al desiderio di limitare la crescita e definire la forma urbana, oggi questo modello progettuale può assumere declinazioni diverse in funzione soprattutto del mutare del concetto di limite. Nel seguire Giovanni Drogo sul suo cavallo alla ricerca della fortezza Bastiani, miraggio e confine simbolico delle sue aspettative e illusioni, il limite, il senso di sicurezza che deriva dalla sua presenza – l'uomo d'altronde tende a vivere all'interno di spazi delimitati da segni che, nello stesso momento in cui sono tracciati, individuano spazi *altri* e *diversi* da cui ci si vuole proteggere – appare spostarsi e fluttuare con il dissolversi della sua percezione. Il limite come definizione fisica si smaterializza assumendo molteplici valenze; si dilata a comprendere una molteplicità di spazi e tempi.

[33] EDWARD TYAS COOK, ALEXANDER WEDDERBURN, *The works of John Ruskin*, Library Edition, London 1870, cit. in PAOLO SICA, op. cit., 1991, pag. 191.

1.2 *PATTERNS*: MEDIAZIONE E CONNESSIONE. EBENEZER HOWARD E FREDERICK LAW OLMSTED

Nel ripercorrere l'evoluzione delle cinture verdi all'interno del più vasto panorama riferibile alla costruzione di sistemi del verde urbano ed extraurbano, si osserva come alla fine dell'Ottocento si prefigurano, in due distinte aree geografiche e culturali, le direzioni verso le quali si orientano le esperienze e la ricerca sul tema. Queste vedono il verde, da un lato, quale insieme di spazi aperti che cingono l'area urbana mediando il passaggio da una situazione di urbanità a una di ruralità e, dall'altro, come sistema di connessioni lineari che penetrano dentro il tessuto della città portandovi caratteri di naturalità.

Alla fine del XIX secolo in Inghilterra nasce con Howard il movimento delle città giardino, da cui ha origine la cintura verde come fascia agricola di contenimento della città, concetto che nel secolo successivo assumerà un peso determinante con l'esperienza della *Green Belt* londinese alla quale tutti i progetti europei contemporanei sono debitori. Negli Stati Uniti, invece, si sviluppa a partire da Olmsted un approccio reticolare che vede l'insieme di parchi e aree verdi collegate da *parkways*, espressione progettuale alla quale debbono ricondursi le attuali sperimentazioni in tema di *greenway*. Se l'esperienza urbanistica inglese di fine secolo è importante per il coinvolgimento nel progetto della città del paesaggio rurale, a cui è attribuita valenza di bilanciare caratteri, ruoli e funzioni di quello urbano, l'esperienza americana è interessante non soltanto per aver introdotto una visione sistemica degli spazi aperti in città, ma anche per l'idea di un collegamento verde lungo le principali vie urbane ed extraurbane tra le diverse tipologie di parco pubblico.

I temi centrali attorno a cui ruotano le due importanti esperienze sono quelli della circolarità e reticolarità, mediazione e connessione. Entrambe le situazioni sono volte a risolvere un problema cruciale: la dicotomia città-campagna. Sanare il conflitto tra *urbanità* e *ruralità* è la missione che Howard si prefigge nel creare comunità ideali in cui i benefici di entrambi gli stili di vita possono essere soddisfatti. Nella teoria sociale di Olmsted non esiste una netta contrapposizione tra i due sistemi: le comunità residenziali suburbane da lui progettate come Riverside vicino a Chicago, costituiscono l'estensione dell'area urbana nella campagna, come i parchi rappresentano la modalità con cui l'ambiente naturale penetra in città, soprattutto attraverso i *country parks* (ad esempio Prospect Park a Brooklyn), i parchi rurali nei quali, in completo isolamento, si può contemplare la natura con i suoi laghi, prati e boschi.

Cinture di verde agricolo come spazi di mediazione tra urbano e rurale

Il pensiero di Ebenezer Howard, a cui è attribuito l'uso per la prima volta del termine *green belt* per indicare una cintura di spazi verdi agricoli intorno alla città, si inserisce in un acceso dibattito nell'Inghilterra tra Otto e Novecento in tema di sviluppo urbano e nasce come risposta ai problemi sociali e funzionali della città industriale, in particolare Londra, che ormai alla metà dell'Ottocento ha raggiunto i due milioni di abitanti. La sua città giardino[34] esercita un'influenza notevole sulla pianificazione inglese, e non solo, così come qualche anno più tardi accadrà con la cintura verde di Abercrombie, a dimostrazione di come un'idea semplice e suggestiva sia in grado di riassumere gli elementi più significativi di una cultura.

Lo schema urbanistico di Howard è particolarmente influenzato dal disegno di Londra a cerchi concentrici intorno alla città esistente, proposto da John Claudius Loudon, in cui fasce di verde si alternano a nuove espansioni. "Ogni volta che una cittadina sta per estendersi oltre un diametro di mezzo miglio, riteniamo che si dovrebbe individuare un'area di

[34] EBENEZER HOWARD, *Tomorrow, a peaceful path to real reform,* Swan Sonnenschein, London 1898. Il testo è stato ristampato nel 1902 con il titolo *Garden Cities of to-morrow*; negli stessi anni (1899) Howard fonda l'Associazione delle Città Giardino.

respirazione da lasciare inedificata, a vantaggio della salute della parte più povera degli abitanti”[35]. Pur nell’utopia di una crescita illimitata fino al mare, della quale egli stesso è consapevole dichiarando il valore diagrammatico della proposta, il piano denota una profonda consapevolezza della necessità di una integrazione tra aree urbanizzate e aree verdi da mettere a disposizione dei cittadini. Queste cinture, di forma anulare e di profondità di circa mezzo miglio, anticipano lo schema novecentesco della *Green Belt* londinese.

Alla base del disegno di Loudon vi sono alcuni elementi affatto visionari che derivano da una profonda riflessione sulla città, sul suo funzionamento, sul rapporto con la campagna, sulla necessità di una pianificazione sostenibile capace di integrare il sistema residenziale, quello del verde e della mobilità. Per primo Loudon ha concepito un sistema del verde per Londra continuo, in cui la presenza di parchi e di altri spazi verdi dedicati alla ricreazione è regolata da precisi rapporti con le aree residenziali[36], anticipando le sperimentazioni sugli standard di Unwin e la visione sistemica che caratterizza il piano di Abercrombie. In particolare risulta significativa la strategia di annessioni dei suoli agricoli di frangia urbana che informerà tutta la politica inglese successiva di acquisizione della cintura verde alla proprietà pubblica. Il Comune acquista le aree indennizzando i proprietari, fornendo loro un terreno in altro luogo e sospendendo l’erogazione dei fondi per la manutenzione degli edifici rurali nel caso vi si oppongano.

La cintura verde di Loudon riveste un peculiare interesse in quanto l’obiettivo del controllo dell’accrescimento urbano e dunque della separazione delle aree costruite, appare assumere un ruolo subordinato rispetto alla funzione connettiva che la *green belt* può assolvere; ed infatti “…il *belt* non divide ma riconnette senza dover ricorrere alla linea retta delle *percées* e senza rinunciare a tenere distinte città e campagna; in fondo i *circles* della metropolitana avrebbero un trentennio più tardi favorito la stessa dilatazione a scala regionale sognata da Loudon”[37].

Il modello di *garden city* proposto da Howard è finalizzato a risolvere i contrasti tra città e campagna, due “calamite” che devono fondersi in un armonico equilibrio originato dall’integrazione di industria ed agricoltura.

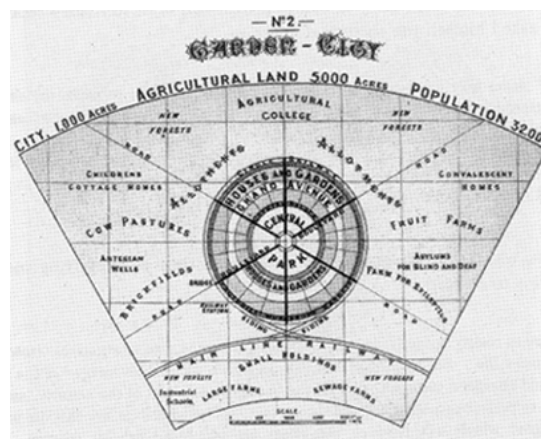
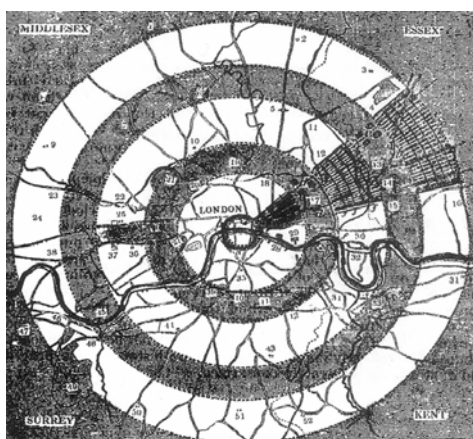



Figure 6 e 7. Diagramma di Loudon (1829) che esemplifica una crescita illimitata di Londra, partendo dal suo centro ideale, St. Paul Cathedral, dove un primo cerchio edificato è circondato da un secondo di aree verdi in cui si trovano i parchi esistenti come Hyde Park o Regent’s Park. Diagramma di Howard per la città giardino (1899), inserita in uno “sfondo verde”, agricolo, ed articolata attorno ad un *central park*.
Fonti: TOM TURNER, http://www.londonlandscape.gre.ac.uk e PETER HALL, COLIN WARD, *Sociable cities. The legacy of Ebenezer Howard*, John Wiley & Sons, Chichester (England) 1998, pag. 20.

[35] JOHN CLAUDIUS LOUDON, *Hints for Breathing Places for the Metropolis, and for Country Towns and Villages, on fixed Principles*, “Gardener’s Magazines”, vol. V, 1829, pag. 489.
[36] Precisamente, gli spazi aperti non devono trovarsi ad una distanza maggiore di mezzo miglio (pari a ottocento metri) dalle aree residenziali.
[37] SERGIO CERAMI, *Il giardino e la città*, Laterza, Roma 1996, pag. 63.

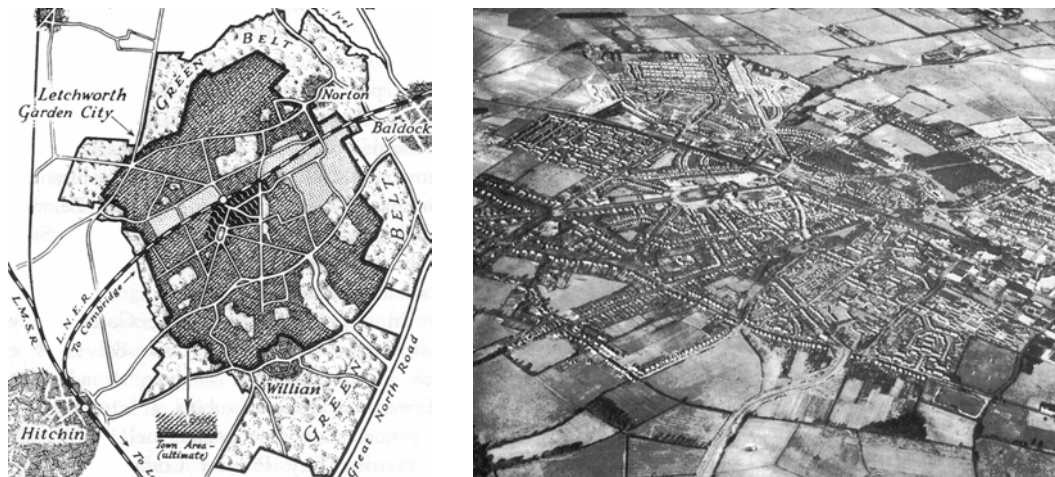



Figure 8 e 9. Letchworth: l'area urbana circondata da una *green belt*. Planimetria di progetto e foto aerea.
Fonte: PAOLO SICA, *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, (1978), Laterza, Roma 1996, pagg. 14, 15.

Anche la forma della città giardino che Howard disegna, come egli stesso precisa, ha valore indicativo ed esplicativo dello stile di vita idealizzato: è preferibilmente circolare con al centro il parco pubblico; alla periferia il "grande viale" di centoventotto metri di sezione, che costituisce un parco complementare sul quale si affacciano le residenze e nel quale sono localizzate le attrezzature pubbliche, divide in due fasce anulari la città. Questa si svilupperà fino al raggiungimento di un numero massimo di popolazione, quando verrà edificata un nuova città al di là della cintura di campagna e giardini che circonda ogni insediamento. La limitazione della crescita è un principio inderogabile e l'ampliamento avviene, come nel modello greco, per "colonizzazione addizionale" che ripropone le condizioni originarie. Il pensiero di Howard è influenzato dall'esperienza di pianificazione della città di Adelaide in Australia e dalle teorie degli utopisti europei, ma anche - ed è significativo - dall'esperienza americana di Olmsted a Boston, città dove, poco più che ventenne, trascorre alcuni anni.

L'idea di cintura verde di Howard deve essere vista nel contesto della sua città sociale cellulare: egli prefigura una serie di piccole comunità separate da cinture strette di aperta campagna che formano uno sfondo verde che è parte funzionale della città sociale, contenendo servizi come ospedali e aree ricreative e funzionando anche da luogo di produzione agricola.

Le singole città variano da trenta a sessantamila persone, separate da non più di tre chilometri di aperta campagna. Nel modello howardiano è ipotizzata la creazione di altre comunità all'interno di questo *background,* su terreni che vengono posseduti e gestiti dalle stesse città. In verità, se tali idee fossero state applicate avrebbero avuto come risultato una ampia dispersione di città distanti solo pochi chilometri una dall'altra e una più alta densità insediativa ai margini di Londra rispetto a quanto si è poi effettivamente verificato. Howard propone una crescita complessiva a densità simili a quelle delle successive *new towns,* ma sotto forma di piccole unità a densità relativamente alta su uno sfondo verde.

La prima acquisizione pubblica di una vasta estensione di territorio come cintura verde risale alla fondazione di Letchworth nel 1909, quando un'area di oltre cinquecento ettari è comprata dalla Letchworth Garden City Corporation con l'obiettivo di formare un *background* verde e di promuovere la produzione di prodotti agricoli per la città. Questa fascia è stata poi incrementata negli anni Settanta. Nonostante che nelle due uniche realizzazioni sul modello howardiano, Letchworth e Welwyn, la fascia agricola sia stata ampiamente ridotta rispetto al modello teorico[38], e sebbene dal punto di vista economico si sia rivelata un fallimento, la

[38] Howard affida agli architetti Parker e Unwin la progettazione di Letchworth (1909) e a Louis de Soissons quella di Welwyn (1919). A Letchworth i tremilaottocento acri sono divisi tra l'insediamento e la fascia agricola la cui dimensione è circa il doppio dell'area urbana.

cintura agricola di Howard quale elemento separatore delle comunità, zona filtro, strumento di controllo dell'espansione urbana e garanzia della preservazione del paesaggio rurale, è alle origini delle esperienze moderne di cinture verdi.

Sistemi metropolitani di spazi verdi come occasione di connessione

"Non è molto lontano il giorno in cui l'attuale sistemazione delle strade di ogni grande città, non dovrà tanto essere abbandonata quanto integrata da una serie di vie progettate con espresso riferimento al piacere con cui esse potranno essere usate e percorse a piedi, a cavallo e alla guida delle carrozze…"[39]. La *park-way* di Olmsted, sistema lineare di spazi verdi legato al movimento e caratterizzato dalla piacevolezza dell'esperienza visuale data dalla percorrenza (caratteristica che informa anche gli assi scenici settecenteschi e i *boulevard* ottocenteschi), è il modello a cui si richiamano le attuali sperimentazioni in tema di *greenway*.

Già nel 1865 con la proposta di unire il College of California di Berkeley alla città di Oakland e alle colline vicine e sistemando a parco lineare la valle del Strawberry Creek, Frederick Law Olmsted presenta l'idea di *parkway* che espone compiutamente tre anni dopo per il collegamento di Prospect Park a Brooklyn con altre aree verdi. Affascinato da alcuni esempi europei quali l'Under der Linden berlinese, il Reagent's Park inglese ma soprattutto i *boulevard* francesi, che considera però un modello non più proponibile per il sovrapporsi di esigenze funzionali diverse, Olmsted progetta un sistema di percorsi con diversa funzione - per il traffico veicolare leggero, per il trasporto commerciale, per il passeggio pedonale - affiancati e distinti, equipaggiati da alberature in modo da estendere il parco fin dentro il tessuto urbano[40]. Il suo interesse non è tanto indirizzato al progetto isolato di parco, la cui funzione è fondamentalmente sociale, educativa e igienica, ma alla continuità tra gli spazi pubblici. Infatti, "…se per ogni parco si sfrutteranno le caratteristiche del luogo e si terrà conto delle limitazioni che esse impongono, il risultato […] sarà molto più interessante e ben più prezioso di quanto lo sarebbe se si segue l'impostazione attuale che tende a considerare ogni parco, grande o piccolo, come una faccenda a sé, che non trae vantaggio dal rapporto con gli altri parchi e ad essi non conferisce alcun valore aggiuntivo"[41].

Le *parkways* rappresentano quindi l'estensione dei singoli parchi nella trama della città, con due principali obiettivi: costituire gli elementi ordinatori dello sviluppo urbano e preparare lo stato d'animo del visitatore ad affrontare la particolare esperienza di passare da un ambiente urbano ad uno più naturale; di portare cioè, la natura in città.

Al sistema organico e gerarchizzato di spazi pubblici (di diversa dimensione, carattere, funzione) a scala urbana e metropolitana, Olmsted attribuisce un valore *strutturante*. Egli è inoltre consapevole che ogni municipalità debba agire secondo criteri ed obiettivi comuni per valorizzare tutte le risorse presenti nel territorio. Ne è un esempio Ocean Parkway a New York che permette il collegamento dell'area urbana con la costa oceanica al fine di coinvolgere le zone turistiche quali risorsa aggiuntiva nel sistema. Per New York Olmsted e Calvert Vaux realizzano molti progetti ma il sogno di una *Greater New York* non fu in realtà raggiunto. Considerando con grande acutezza Brooklyn parte integrante della metropoli, Prospect Park è inserito nel contesto urbano tramite il progetto di sessanta chilometri di *parkways*, attuato solo in parte con la realizzazione di Ocean Parkway verso l'Atlantico e Eastern Parkway che sarebbe dovuta arrivare fino a Central Park. Più tardi, negli anni Trenta,

[39] FREDERICK L. OLMSTED, CALVERT VAUX, *Eighth Annual Report of the Commissioners of Prospect Park*, Brooklyn, Brooklyn (New York) January 1868, pag. 192, cit. in CHRISTIAN ZAPATKA, *I parkways americani: origine ed evoluzione della strada parco*, "Lotus International", 56, 1987, pag. 100.

[40] La tipica struttura della *parkway*, alberata con filari di aceri, olmi, sicomori, querce e ginko, è così formata: una carreggiata centrale carrozzabile, due passeggiate pedonali laterali che la separano dalle due strade laterali per il traffico residenziale e due fasce perimetrali destinate a verde privato e spazi pubblici attrezzati.

[41] FREDERICK L. OLMSTED, *A consideration of the justifying value of a Public Park,* Boston 1881, cit. in GIANNI PETTENA, *L'origine del parco urbano e del parco naturale contemporaneo. Olmsted*, catalogo della mostra Firenze 18 Giugno-31 Agosto 1996, Centro Di, Firenze 1996, pag. 128.

Robert Moses promuove un progetto di *circumferential parkway* per circondare i cinque quartieri di New York: "…una sorta di parco a nastro lungo tutta la circonferenza della città, comprendente ogni genere di strutture ricreative, capace di aprire zone morte, di alleviare la pressione su altre parti della città, di collegare la città con i sobborghi e con il resto del paese…"[42]. Nel 1944 il sistema è costituito da cento miglia di *parkways*; in molti tratti però non assomiglia affatto ad un parco continuo come lo aveva immaginato Moses, ma a strade a scorrimento veloce in mezzo a quartieri densamente popolati. Negli anni Venti e Trenta le *parkways*, infatti, assumono spesso ruolo di strade veloci e di uso quotidiano per il collegamento della città con i suoi quartieri periferici[43].

Quello che Olmsted non riesce a realizzare a New York, lo fa a Buffalo e Boston. A Buffalo inizia a lavorare dal 1868 ad un complesso organico di parchi e *parkways* a scala metropolitana, collegando il lago Erie ed i *suburb* al centro urbano, la cui struttura radiocentrica, inconsueta per una città americana, rende questo sistema particolarmente adatto ad indirizzare la crescita urbana[44]. E' a Boston però che Olmsted realizza alla fine degli anni Settanta il progetto di *park system* nella sua forma più riuscita. In questi anni la città rappresenta un centro del riformismo progressista ed è da tempo sensibile al tema della progettazione di parchi urbani: nel 1869 Robert Morris Copeland pubblica un saggio con la proposta di un sistema urbano di parchi[45] e alla metà degli anni Settanta è varato il *Park Commission Act*. Olmsted, consultato per individuare i possibili siti per la realizzazione dei parchi cittadini, stende la sua prima idea nel 1876, perfezionata poi due anni dopo, che riguarda quattro luoghi: lungo il Charles River; nella paludosa Back Bay dove nel 1878 viene realizzato il primo parco - The Fens - testata del sistema verso il mare; attorno allo stagno Jamaica Pond e a West Roxbury dove nel 1885 nasce il parco dedicato a Benjamin Franklin, considerato con Central e Prospect Parks uno dei suoi capolavori. Fin nei primi studi, egli rivela l'intenzione di costruire una "*Continuous Promenade from the Common to Jamaica Pond*" lungo la valle del Muddy River, che Norman Newton indica come uno dei primi tentativi in America di trasportare l'atmosfera rurale e naturale nella città attraverso *green fingers*[46].

Il progetto è proposto nel 1886 nella sua forma definitiva; qualche anno più tardi iniziano i lavori per la costruzione dei vari tratti di *parkways* che si affiancano alle opere di bonifica del torrente Muddy, inquinato dalla crescente pressione demografica e dall'acqua salmastra. Qui Olmsted ricrea artificialmente un ambiente naturale mediante una serie di accorgimenti che riguardano il ridisegno del corso del fiume, addolcendone il carattere tortuoso, la realizzazione di piccoli bacini, il risanamento della palude e la creazione di aree a parco con percorsi per pedoni e cavalli. Mentre nel Jamaica Park si limita a conservare l'ambiente naturale rendendolo fruibile al pubblico, il parco lungo il Muddy è una natura *progettata*, esempio di quell'idea di *naturalità artificiale* o *artificialità naturale* da lui perseguita.

Le intuizioni del maestro sono sviluppate da Charles Eliot e Horace William Shaler Cleveland[47] che a Boston e Minneapolis elaborano progetti in cui le fasce verdi escono fuori i confini della città per collegare le aree extraurbane.

[42] Cit. in CHRISTIAN ZAPATKA, op. cit., 1987, pag. 118.

[43] Il ruolo delle *parkways* si è modificato da passeggiata alberata tra i singoli episodi verdi all'interno della città della fine dell'Ottocento, a percorso turistico e ricreativo destinato agli automobilisti negli anni Venti (tra gli esempi, il Bronx River Parkway del 1925), fino a veri itinerari panoramici in mezzo alla natura incontaminata (i *national parkways,* come il Blue Ridge Parkway). CFR. CHRISTIAN ZAPATKA, op. cit., 1987, pagg. 97-99.

[44] Il sistema è costituito sei parchi – tra cui il Delaware Park, di tipo rurale, The Front e The Parade a carattere ricreativo - collegati da *parkways*, la più importante delle quali è la Humboldt Parkway, con una sezione di cento metri e una lunghezza di due miglia.

[45] ROBERT M. COPELAND, *The Most Beautiful City in America: Essay and Plan for the Improvement of the City of Boston*, Boston 1872.

[46] Cfr. NORMAN T. NEWTON, *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1971, pagg. 290-306.

[47] Eliot lavora allo studio di Olmsted quando questi si trasferisce a Brookline (Boston), partecipando al progetto per l'*Emerald Necklace* e, dopo un viaggio in Europa, ne rientra come socio (1893), stroncato però poco dopo da una morte prematura. Cleveland lavora prima allo studio di Olmsted per Prospect Park, poi sotto la sua supervisione quando nel 1872 è nominato architetto del paesaggio per il South Park di Chicago.

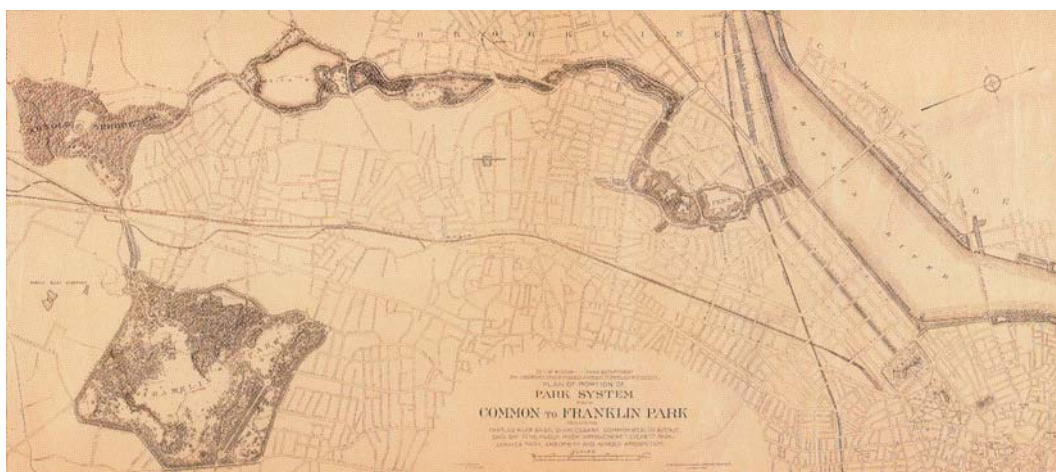



Figura 10. L'*Emerald Necklace* di Olmsted è una cintura di cinque miglia di verde nella città di Boston: una rete a scala territoriale di *parkways* e parchi pubblici, attrezzati per attività ricreative, che circondano ed attraversano la città. Nel 1896 il sistema conta diciannove parchi e altrettante *parkways,* per una superficie di duemila acri totali.
Fonte: GIANNI PETTENA, *L'origine del parco urbano e del parco naturale contemporaneo. Olmsted*, catalogo della mostra Firenze 18 Giugno-31 Agosto 1996, Centro Di, Firenze 1996, pag. 128.

Alla fine del secolo XIX il clima culturale della città di Boston è ancora vivace e interessante. Nel 1891 Sylvester Baxter, credendo fermamente in una soluzione a scala metropolitana dei problemi urbani, pubblica un libretto intitolato *Greater Boston*, in cui propone la creazione di una cintura di parchi intorno alla città[48]; l'anno successivo è costituita la Boston Metropolitan Park Commission, che controlla ben ventisette miglia di *boulevard*, trenta miglia di banchine fluviali e diecimila acri di parchi, il cui segretario, Baxter, chiama Eliot come *landscape architect*.

Charles Eliot, sostenuto dalla Boston Metropolitan Park Commission e da nuovi strumenti urbanistici come il *Boulevard Act* del 1894, emanato allo scopo di controllare la costruzione di *parkways*, si fa promotore di un progetto di riassetto dell'intera regione attraverso lo sviluppo di un sistema metropolitano di parchi, la cui prima proposta data 1893. Egli si dedica in particolare alla realizzazione di grandi riserve forestali, come la Blue Hill Reservation a dieci miglia dalla città, sostenendone l'importanza quali aree ricreative per la popolazione urbana e ritenendo indispensabile l'istituzione di un collegamento di linee tranviarie proprio per favorirne un utilizzo di massa.

Eliot sviluppa l'idea originaria di Olmsted, creando una rete di quelle che oggi chiameremmo *greenways*, che include tre grandi fiumi e alcune aree verdi ai confini della regione: un sistema di parchi integrati non solo a scala urbana ma territoriale, una cintura verde del diametro di circa undici miglia[49]. "Quello che distingue il contributo di Eliot, da quello dello stesso Olmsted, per esempio, non è esclusivamente il fatto di aver compreso la necessità di salvaguardare brani naturali anche lontani dalla città e di pensare al verde come ad un sistema che doveva servire l'intera area metropolitana, o ad aver associato al verde la funzione sociale e di efficace prevenzione e cura dalle malattie (che già erano parte del patrimonio teorico di Olmsted), quanto, soprattutto, nell'avere esplicitato il ruolo della pianificazione e nell'aver introdotto nei primi rapporti redatti per la commissione (1893) un approccio scientifico al problema della selezione delle aree verdi e alla progettazione del sistema.

[48] SYLVESTER BAXTER, *Boston Parks Guide*, Boston 1898. Egli propone inoltre la creazione di una *federated metropolis*, raccogliendo funzioni e servizi comunali sotto dipartimenti centralizzati metropolitani.
[49] Tra gli interventi realizzati, la sistemazione della spiaggia dell'Oceano da Revere Beach a Quincy e quella delle sponde del Charles River in direzione di Weston. Parchi urbani e metropolitani ed un sistema di *parkways* collegano i due grandi polmoni verdi di Blue Hills e Middlesex Fells.

Il piano di Eliot, scrive McHarg, è il primo «studio ecologico metropolitano» mai realizzato"[50]. A Boston, dal progetto di sistema del verde a scala urbana di Olmsted si passa con Eliot a coinvolgere l'intera area metropolitana, per poi estendersi su scala federale con il nipote Charles Eliot II il quale, alla fine degli anni Venti, coordina il piano degli spazi aperti per lo Stato del Massachusetts che, sebbene non applicato, diventerà la base della struttura delle aree protette statali nella seconda metà del XX secolo.

Anche a Minneapolis il progetto affidato dal Board of Park Commissioners a Cleveland si fonda su un sistema metropolitano di spazi pubblici interconnessi da *parkways* (1883). Un *boulevard* periferico collega tra loro i vari parchi pubblici urbani ed extraurbani e costituisce l'elemento ordinatore del futuro sviluppo urbano della città e del riassetto a scala territoriale. Cleveland ritiene infatti, con grande lungimiranza, che Minneapolis e la vicina di St. Paul, per la quale disegna il sistema dei "*public parks, radial avenues and boulevards*", costituiranno presto una grande area metropolitana di cui un sistema regionale di parchi, da lui proposto nel 1888 e realizzato solo molti anni più tardi, può costituire l'asse portante[51].

Alla fine del XIX secolo sono creati sistemi di parchi e *parkways* sul modello indicato da Olmsted in molte altre città americane, come Chicago, Denver, Portland, Kansas City, Washington, Cleveland, Dallas, Indianapolis, Atlanta e Cincinnati. Se il piano di Minneapolis è fondato sulle caratteristiche idrografiche naturali - fiumi, torrenti e laghi - il progetto del 1893 di Kessler per Kansas City sia affida alle attrattive morfologiche, come le terrazze fluviali che si affacciano sul fiume Missouri, connettendole alle altre valli fluviali e ai parchi dell'area metropolitana – aree scolastiche, zone sportive, parchi urbani, un parco regionale – attraverso *parkways* pensate principalmente per un uso carrabile. Questo sistema degli spazi aperti, rimasto sostanzialmente integro fino ai nostri giorni, è frutto di un trentennale lavoro di George Kessler che risponde a molteplici esigenze: la protezione delle risorse naturali, la valorizzazione scenica, il soddisfacimento di valori sociali, l'ordinamento del traffico[52].

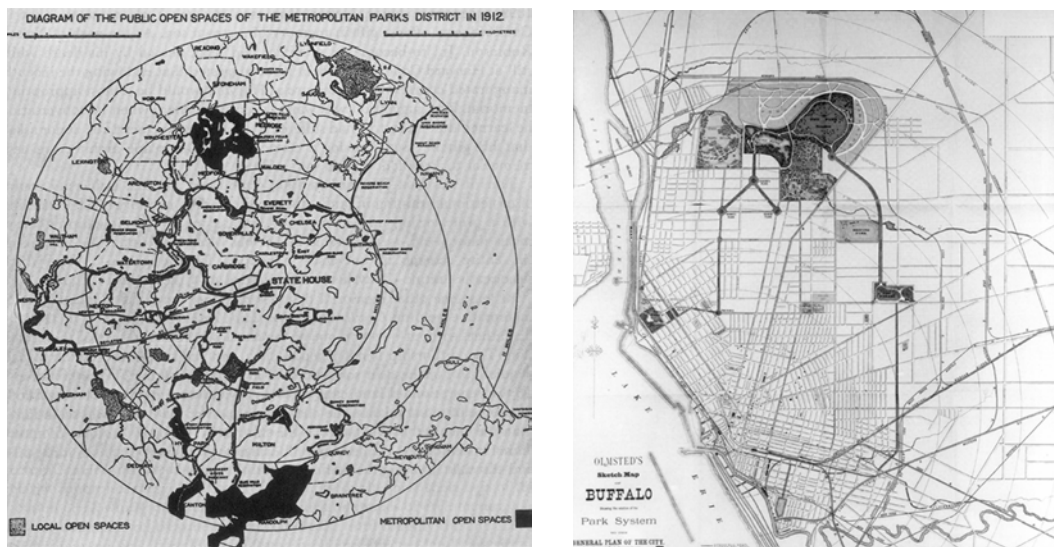



Figure 11 e 12. Nel 1912 il sistema degli spazi verdi di Boston comprende le grandi riserve forestali (in scuro) le cui potenzialità ricreative sono intuite da Charles Eliot. Il *park system* progettato da Olmsted a Buffalo (1868).
Fonti: NORMAN T. NEWTON, *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1971, pag. 335 e GIANNI PETTENA, op. cit., 1996, pag. 92.

[50] DANILO PALAZZO, *Sulle spalle dei giganti. Le matrici della pianificazione ambientale negli Stati Uniti*, F. Angeli, Milano, 1994, pagg. 83-84.

[51] Cfr. HORACE CLEVELAND, *Suggestions for a System of Parks and Parkways for the City of Minneapolis*, Johnson, Smith and Harrison, Minneapolis 1883.

[52] Il sistema, compreso tra le valli principali dei due fiumi Missouri e Kansas e quelle secondarie di Brush Creek e Blue River, che nel 1893 era costituito da duecento ettari di parchi e circa quindici chilometri di *parkways*, nel 1920 raggiunse le dimensioni di ottocento ettari e centoquarantacinque chilometri.

A Cleveland, nell'Ohio, il figlio di Olmsted realizza nel 1915 un progetto conosciuto anche in questa città come *Emerald Necklace*; un sistema lineare di ben centotrentacinque chilometri che circonda l'area urbanizzata valorizzando le potenzialità dei luoghi caratterizzati da creste collinari, gole e burroni. Ancora Frederick Law Olmsted Jr. nel 1902 aveva realizzato a Washington un sistema di spazi aperti metropolitani; *parkways* uniscono la città con Mount Vernon, casa del primo presidente degli Stati Uniti e con le cascate del fiume Potomac lungo il quale è realizzato un parco lineare.

L'idea di utilizzare le attrattive topografiche e idrografiche quali elementi su cui costruire il sistema degli spazi aperti, contenuta nei progetti di Olmsted, Cleveland e Kessler, riceve una risonanza a scala nazionale con la pubblicazione, alla fine degli anni Venti, del libro *The New Exploration* di Benton MacKaye[53]. Qui l'urbanista, fondatore del Regional Planning Association of America, afferma che la morfologia dei luoghi può essere la struttura sulla quale organizzare l'insieme degli spazi aperti metropolitani destinati ad usi ricreativi, proponendo un sistema di *open space* di cintura urbana. MacKaye è consapevole della necessità di provvedere alle esigenze ricreative della popolazione metropolitana disponendo di spazi esterni alle città che possono bilanciare l'invasione delle aree urbanizzate e guidarne lo sviluppo. Egli avverte "…che il pericolo dell'invasione metropolitana può derivare dal progressivo collegamento lungo le strade delle singole comunità. A questa dinamica egli oppone, appunto, il suo modello di argini (*leeves*) e dighe (*dams*) verdi per separare città dimensionalmente contenute"[54]. In questa combinazione di intenti - l'uso dei corridoi naturali per finalità ricreative e per controllare la crescita urbana - MacKaye "…prefigura perfettamente il sistema moderno delle *greenways* basato sui percorsi"[55], ma soprattutto apre ad una suggestione sulla contaminazione del modello della cintura verde con le *greenway* associando al controllo dell'espansione urbana quello dell'utilizzazione ricreativa dei paesaggi.

MacKaye è anche l'ideatore dell'Appalachian Trail (1921), un percorso sul crinale montuoso con funzione sia di connettere le varie riserve naturali, sia di supportare lo sviluppo delle risorse agricole e forestali ed incentivare le attività ricreative, sia di costituire una cintura verde delimitata dalla cresta delle Appalachian Mountains a difesa dall'espansione delle grandi città della costa atlantica. L'attuazione del sistema in direzione della costa non fu mai realizzata, sebbene riproposta dall'Appalachian Greenway negli anni Settanta sulla base dell'idea originaria. Ignorando la visione strategica di MacKaye, nel 1937 è realizzato esclusivamente un percorso che corre in mezzo alle foreste lungo la cresta montana, per oltre tremila chilometri dal Maine fino alla Georgia. Alla fine degli anni Sessanta il National Trails System Act promuove la creazione di due percorsi su scala nazionale ai fini ricreativi e conservativi, il Pacific Crest Trail e l'Appalachian National Scenic Trail, di cui dieci anni più tardi il governo federale inizia l'acquisto dei terreni[56].

[53] BENTON MACKAYE, *The New Exploration*, University of Illinois Press, Urbana (IL) 1962.
[54] DANILO PALAZZO, op. cit., 2004, pag. 31.
[55] CHARLES E. LITTLE, *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore (MD) 1990, pag. 19.
[56] Cfr. THOMAS YAHNER, NEIL KOROSTOFF, TIMOTY JOHNSON, MARK BATTAGLIA, DANIEL JONES, *Cultural landscapes and landscape ecology in contemporary greenway planning, design and management: a case study*, "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 295-316.

1.3 TRA CITTÀ E CAMPAGNA: DECORO URBANO E CONTROLLO DELLA DIMENSIONE DELLE AREE URBANIZZATE

L'esigenza di definire nuovi limiti urbani: gli "anelli verdi" ottocenteschi per l'abbellimento delle città

Durante il XIX secolo importanti cambiamenti, anche di ordine culturale, investono il processo di costruzione delle città; tra queste, il verde urbano e il concetto stesso di parco. I parchi, pubblici, sono inseriti in una logica di *sistema*, diventando parte integrante delle città e rivestendo un ruolo dialettico con questa; una relazione molteplice: fisica, funzionale e culturale. L'urbanistica ottocentesca è improntata sul concetto di *embellissement*, che si esplica nel controllo degli esisti spaziali dei diversi progetti di sistemi del verde urbani, a cui è strettamente legata l'idea di igiene e salute pubblica, come sostenuto anche da Haussmann.

In questo processo di trasformazione urbana si riscontrano generalmente due modi di operare diversi e alternativi, che talvolta possono coesistere. Da un lato, le antiche tenute reali o le aree di proprietà statale e di enti religiosi vengono inserite in un disegno del verde complessivo a cui è garantita la continuità attraverso la realizzazione di *boulevard* alberati, consentendo così di realizzare interventi puntuali ma di notevole estensione e di importanza strategica per collocazione, essendo per lo più posti all'interno dei tessuti più antichi e compatti della città, come accade a Parigi o Berlino; dall'altro, si riusano gli antichi tracciati delle cinte fortificate dismesse o si demoliscono per la creazione di una rete viaria anulare adeguata alle mutate esigenze di traffico veicolare, alla quale si associa la creazione di passeggi, parchi pubblici e giardini paesaggistici nastriformi, come avviene a Vienna.

Tra Settecento e Ottocento, perso ogni ruolo difensivo, le mura riconvertite a fini civili vengono prima ridotte drasticamente nella loro funzione di barriera fisica con la creazione di varchi e passaggi, poi totalmente demolite. L'area libera adiacente diviene edificabile o si trasforma in luogo per il passeggio, una *esplanade* che segna il limite della vecchia città.

L'intervento di Vienna si situa in una posizione intermedia tra i due casi esemplari ed estremi dell'urbanistica ottocentesca, tra una ricostruzione della città su se stessa come avviene a Parigi e l'addizione di una città completamente nuova come accade a Barcellona con il piano di Ildefonso Cerdà. A Vienna, fino agli inizi del Settecento, le fortificazioni rappresentano il limite fisico e mentale della città e solo con la costruzione di una nuova cerchia difensiva più esterna ad inglobare i borghi, il *Linienwall*, esse cessano di identificare totalmente la sua immagine, sebbene mantengano una grande importanza a livello percettivo. Il *Glacis*, l'area di rispetto inedificata attorno alle mura, è il limite della città vecchia che nella prima metà dell'Ottocento viene piantumato ed i bastioni recuperati all'uso ricreativo. "«Una vista meravigliosa ci si presenta quando dall'interno della Altstadt guardiamo il Glacis, che circonda come una collana di smeraldi la città […] sentieri con pioppi da entrambe i lati lo attraversano, spesso sorgono bellissimi giardini, come ad esempio sulle Basteien». La metafora di von Föster, con la sua vena di romanticismo, supera l'immagine delle fortificazioni come barriera e frattura per proporre invece quella di ordinamento della città antica: un ruolo che sarà proprio anche del Ring…"[57].

La tradizione del *Glacis* quale luogo ricreativo è esaltata nel progetto di concorso di Ludwig von Föster (1858) per trasformare l'area delle mura in un nuovo sistema urbano. Abbattute le antiche fortificazioni, lo spazio è ridefinito dalla *Ringstrasse*, un viale alberato sul modello dei *boulevard* parigini[58], sul quale si affacciano tutte le funzioni più rappresentative in una spettacolare sequenza di edifici pubblici realizzati in forme monumentali, dove però il

[57] GIOVANNI DENTI, *Dalla città-fortezza alla "metropoli di un grande impero"*, in GIOVANNI DENTI, ANNALISA MAURI, (a cura di), *La Ringstrasse. Vienna e le trasformazioni ottocentesche delle grandi città europee*, Atti del seminario internazionale Politecnico di Milano 2 Dicembre 1998, Officina, Roma 1999, pag. 13. La citazione contenuta è tratta da LUDWIG VON FÖSTER, *Wiens neueste Verschonerung*, "Allgemeine Bauzeitung", 2-3, Wien 1836.

[58] Il viale alberato con ailanti e platani, poi sostituiti da tigli, è composto da una serie di percorsi affiancati e organizzati simmetricamente rispetto alla via carrozzabile centrale, caratterizzati da una varietà di rivestimenti in funzione della tipologia del percorso. Si ricorda che gli interventi viennesi sono contemporanei a quelli parigini.

sistema di parchi costituisce la scenografia della capitale imperiale. "Pur nella modificazione sostanziale [il progetto di Föster è modificato nella versione definitiva a cura del ministero], il Ring continua ad avere nel tempo il carattere di luogo di pubblico ritrovo e di cintura verde per la presenza di giardini, per la trama di piazze che hanno al centro aiuole verdi e di viali alberati lungo i quali, al pari dei *boulevard* parigini, si aprono caffè e luoghi di ritrovo"[59].

Rispetto all'ampiezza della dimensione dell'originario *Glacis*, che costituisce una vera e propria cintura di verde attorno alla città, il *Ring* è sicuramente meno incisivo e secondo vari autori non riesce a raggiungere l'obiettivo prefissato di sanare la frattura fra città antica e moderna stabilendo una continuità[60]. Solo tre radiali collegano il nucleo storico con i borghi esterni, ma ciò è dovuto al fatto che il *Ring* non nasce come un vero e proprio strumento di riorganizzazione territoriale, mancando all'opera viennese la sistematicità caratteristica dell'intervento promosso da Haussmann[61]. Il *Ring* si mostra come un evidente elemento di definizione del limite urbano la cui importanza risiede nella sua stessa valenza evocativa e identitaria, che lo fa configurare come un *terzo spazio* tra la città vecchia e quella moderna in cui la percezione dinamica del viale rispetto ai collegamenti radiali, come solo elemento connettivo e principio organizzatore dell'insieme, è prioritaria. Infatti, "…il Ring manifesta un carattere decisamente originale […] la sua organizzazione spaziale afferma la preminenza del movimento della strada sugli edifici"[62].

A questo luogo eletto per il passeggio elegante si affianca una cintura verde più esterna formata dal giardino imperiale settecentesco dell'Augarten, il Prater - la tenuta reale aperta al pubblico - le rive del Danubio, le colline.

Figure 13, 14 e 15. Pianta della città di Vienna (1830 circa) con l'ampia cintura di verde costituita dal *Glacis* solcato da viali alberati. Il *Glacis* in una incisione d'epoca e la passeggiata sui bastioni in un disegno del 1824. Anche in altre città europee, spesso per la mancanza di risorse economiche, una estesa *esplanade* segna il limite della vecchia città; ne è un esempio Timişoara in Romania dove una fascia di cinquecento metri resta libera fino al XX secolo quando è realizzato un sistema di parchi e giardini.
Fonte: FRANCO PANZINI, *Per i piaceri del popolo. L'evoluzione del giardino pubblico in Europa dalle origini al XX secolo*, Zanichelli, Bologna 1993, pagg. 219, 83 e tav. IX.

[59] FRANCO PANZINI, *Per i piaceri del popolo. L'evoluzione del giardino pubblico in Europa dalle origini al XX secolo*, Zanichelli, Bologna 1993, pag. 218.
[60] Cfr. ROBERT TREVISOL, *Ringstrasse e oltre. Il caso di Vienna nell'urbanistica ottocentesca*, in GIOVANNI DENTI, ANNALISA MAURI, (a cura di), op. cit., 1999, pag. 41.
[61] Cfr. DANIEL WIECZOREK, *Organizzare i rapporti fra il centro antico e la città moderna. Il Ring di Vienna letto alla luce di C. Sitte e di G. Giovannoni*, in GIOVANNI DENTI, ANNALISA MAURI, (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 78-85.
[62] DANIEL WIECZOREK, op. cit., 1999, pag. 82. L'autore richiama Gustavo Giovannoni nel cui *Vecchie città ed edilizia nuova* del 1931 distingue tra una "estetica dinamica" alla scala dei grandi sistemi di circolazione e una "estetica statica" per l'organizzazione urbana, affermando come il Ring partecipi, a suo modo, alla prima.

Sul modello viennese molte città europee, soprattutto tedesche o olandesi, anche di modeste dimensioni o con scarse risorse economiche, danno inizio alla trasformazione delle fortificazioni favorita dalla presenza di ampi spazi liberi, generalmente di proprietà demaniale. Negli anni Settanta dell'Ottocento l'esempio di Vienna è seguito "…a Manheim, a Meinz, a Colonia, a Strasburgo, ad Augsburg, a Würzburg, dove però la povertà di funzioni urbane, rispetto a quelle di una grande capitale, finiscono per sancire il dualismo fra la città vecchia, con caratteristiche aristocratico-borghesi, e la città nuova della periferia proletaria. Gli spazi risultanti sono spesso utilizzati, grazie alla presenza di fossati e corsi d'acqua, come momento di piacevole cesura fra città vecchia e area di espansione, per esempio a Breslavia, a Lubecca, a Braunschweig"[63].

In alcuni casi la trasformazione delle mura, associata o meno alle demolizioni, permette la costruzione di sistemi lineari di parchi sebbene, a causa dell'elevato valore fondiario di questi terreni, strategici tra la città storica e le nuove espansioni, la destinazione a verde pubblico non sia affatto generalizzata e a fronte di modelli esemplari, si registrano infatti molti fallimenti, tra cui il più clamoroso quello dell'ultima cinta parigina alla fine dell'Ottocento. A Lussemburgo in luogo delle fortificazioni è realizzato un parco pubblico; a Copenaghen buona parte dei bastioni stellari è trasformata in aree verdi tra cui il famoso giardino ricreativo del Tivoli; nelle città olandesi di Breda e Grovingen sono creati giardini pubblici nastriformi. Non solo la sommità ma tutto l'ambito delle mura, persa la funzione difensiva, è utilizzato per attività ricreative come avviene a Colonia dove sin dalla fine del Cinquecento nel prato tra i due fossati esterni corre un percorso alberato per il passeggio, oppure a Vienna nel già citato *Glacis*.

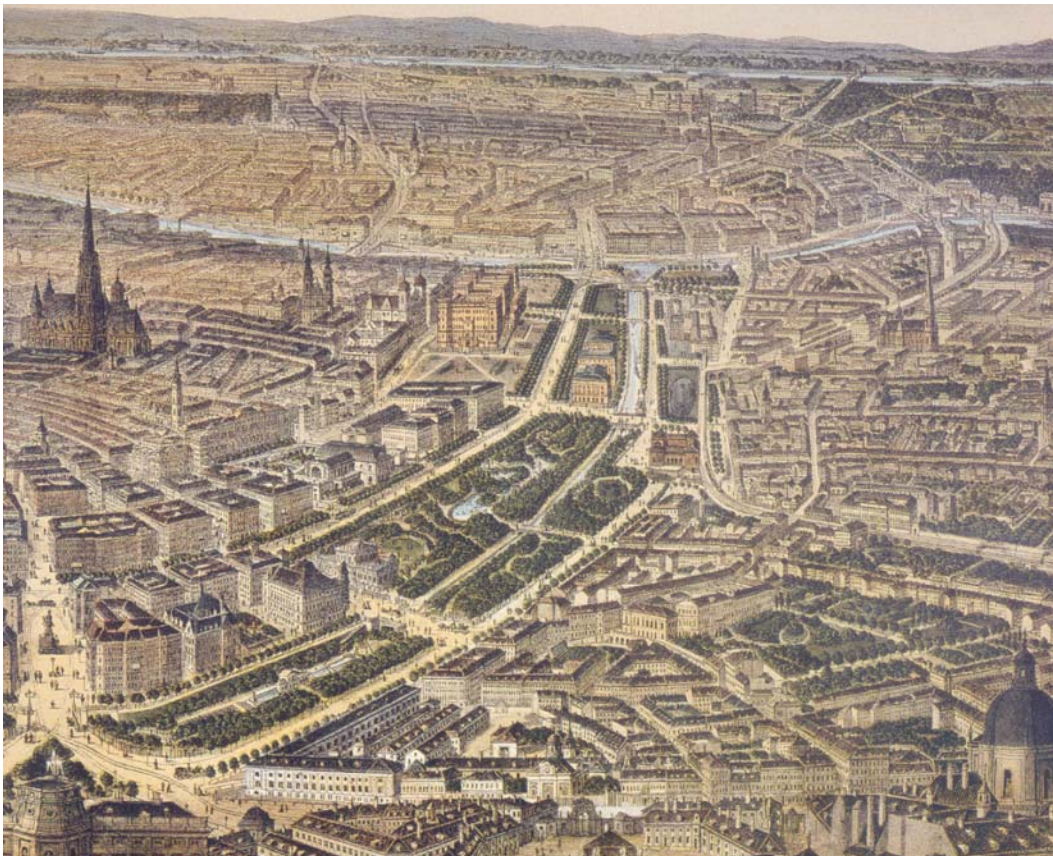



Figura 16. Vienna, veduta a volo d'uccello di G. Veith, 1873.
Fonte: SPIRO KOSTOF, op. cit., 1991, pag. 21.

[63] DONATELLA CALABI, *Storia dell'urbanistica europea,* Bruno Mondadori, Milano 2004, pag. 59.

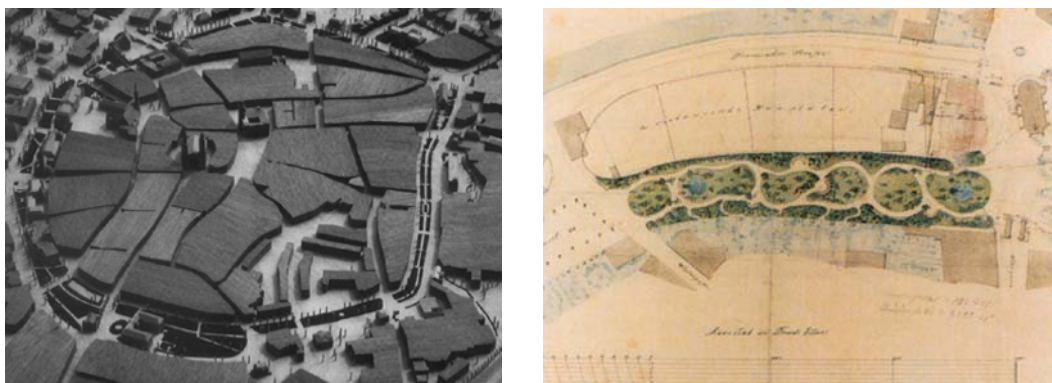



Figure 17 e 18. Plastico della ricostruzione del *Ring* della città tedesca di Zittau e uno dei giardini anulari.
Fonte: VOLKER DUDECK, JOS TOMLOW, *Der Zittauer Ring. Kunstwerk Stadt*, Verlag Gunter Oettel, Görliz 2000, pagg. 6, 31.

La realizzazione di sistemi lineari di verde pubblico destinati alla ricreazione e al passeggio comincia in realtà a manifestarsi già nei due secoli precedenti; ciò avviene sostituendo le antiche fortificazioni con viali alberati che diventano spesso il limite della città consolidata e contemporaneamente elementi di sutura con i borghi esterni, così come accade a Parigi nella seconda metà del Seicento; oppure, molto più frequentemente, si realizza trasformando il circuito murario in un giardino in cui la funzione ricreativa convive con quella militare, come ad Anversa il cui cinquecentesco duplice filare di alberi che corona i bastioni può essere considerato il primo esempio. "Queste piantagioni al di sopra dei bastioni sono il frutto, del tutto imprevisto, del mutamento che hanno subito i metodi di difesa urbana [...] Risultato quindi secondario, ma diffuso, dell'ammodernamento delle opere difensive, è la possibilità di rinverdire e alberare i circuiti murari, anche quando mantengono intatta la loro funzione militare. Nei periodi di pace la cinta bastionata è un passeggio verdeggiante, nei tempi di guerra gli alberi si abbattono e i tronchi tornano utili alle opere difensive. Con il progressivo decadere della funzione militare poi, in epoca diversa secondo l'importanza strategica delle singole città, i terrapieni ospiteranno veri e propri giardini, sempre più organizzati, con un processo ininterrotto di fantasiosa corrosione dello spazio militare"[64]. Agli inizi del Novecento ad Anversa con il piano di Stübben, un *boulevard* e un sistema di spazi verdi sostituiranno le mura demolite.

In Italia "...possiamo individuare una prima fase, collocabile tra il 1750 e il 1860, nella quale gli spalti sono trasformati in passeggi sopraelevati; parzialmente demoliti, essi divengono «stradoni» alberati, [...] ed una seconda fase, tra il 1860 e il 1930, nella quale si procede all'abbattimento delle mura. In molte città italiane l'opera demolitrice procederà a strappi, limitata dalla penuria di risorse, dall'opposizione di alcuni e soprattutto dalla mancanza di motivazioni realmente urgenti: in non pochi casi l'operazione potrà dirsi conclusa non prima degli anni Trenta del Novecento"[65]. Alcune città come Torino e Lucca già nel XVII secolo possiedono passeggi alberati sulla sommità della cinta fortificata. A Lucca il progetto di sistemazione dei viali alberati sulla sommità delle mura, dalle quali godere contemporaneamente il panorama della città e quello della campagna definita dal profilo delle Apuane, è realizzato dall'architetto Lorenzo Nottolini alla fine del Settecento. A Milano e Parma le cinte fortificate sono trasformate alla metà dell'Ottocento in passeggi alberati.

Se il progetto del *Ring* viennese si inserisce su quello del *Glacis*, in un'altra capitale avviene una vera *rivoluzione* nel concepire un sistema del verde pubblico a scala urbana. Per quanto spinti dalle preoccupazioni militari di Napoleone III e finalizzati principalmente a funzioni igieniche, nonché al potenziamento della rendita fondiaria, i *Grands Travaux* realizzati da Georges Eugène Haussman a Parigi rappresentano un approccio sistemico al tema del verde

[64] FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, pag. 81.
[65] GUIDO ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, Editori Laterza, Roma 2001, pagg. 26-28.

in cui i parchi sono organizzati tipologicamente e gerarchicamente per dimensioni, raggio di influenza e prestazioni[66].

Il programma si avvia con la trasformazione delle due grandi tenute reali del Bois de Boulogne e del Bois de Vincennes situate alle estremità opposte della città e destinate ad un pubblico socialmente differenziato. Il primo, un bosco di oltre settecento ettari in prossimità dei quartieri benestanti occidentali, ceduto recentemente alla proprietà della città, è inaugurato nel 1858; il secondo, posto al limite orientale ed anch'esso ceduto nel 1860 alla città di Parigi, è destinato alle classi lavoratrici. Dagli Champs Elysées il nuovo Bois de Boulogne è collegato da una strada-parco di centoventi metri di larghezza con al centro percorsi differenziati per carrozze, cavalieri e pedoni, fasce verdi laterali e strade ad uso dei residenti. "E' su questa magnifica prospettiva, che lega in un unico sistema di verde il Bois de Boulogne con i giardini centrali della città, che si mostra in parata tutta la bella gente della capitale. Diventa la passeggiata urbana per eccellenza, attraverso cui la gente si presenta nel suo splendore imperiale"[67]. Il sistema del verde è completato dalla realizzazione dei parchi di Monceau (l'unico già esistente), delle Buttes Chaumont e di Montsouris all'interno della città consolidata e di vari piccoli giardini paesaggistici recintati in forma di *square;* dalla trasformazione degli Champes Elysées, con la sostituzione delle alberature e la creazione di aiuole ondulate, e del giardino del Palais du Luxembourg (che gli procura feroci proteste per la mutilazione dell'opera di Le Notre con l'introduzione di un *boulevard*); dalla posa a dimora di alberature lungo i principali viali, i *boulevard* e le piazze.

Nell'intervento parigino possono essere rintracciati tre temi significativi che rappresentano punti di forza anche di esperienze progettuali recenti, quale il *Grungurtel* di Francoforte. La realizzazione di una struttura così complessa e articolata in tipologie diverse - dal parco pubblico, alle *promenade* agli *square* - è possibile solo attraverso la presenza di una *macchina* pubblica efficiente; lo stesso Haussmann si impegna nella costituzione di una struttura tecnica competente e fidata, articolata in tre servizi tra cui il nuovo Services des Promenades et Plantations de Paris diretto dall'ingegnere Adolphe Alphand. A questa competenza tecnica deve necessariamente associarsi la capacità di finanziamento e sostegno garantito dalle più alte sfere politiche; attraverso i fondi pubblici "per necessità generale" sono coperti in parte i costi degli interventi ma Haussmann ricorre, sollevando aspre critiche, anche ad altre fonti di finanziamento attraverso il potenziamento della rendita fondiaria. Infine, per dare consistenza e continuità al sistema del verde progettato, fa la sua prima apparizione una politica di acquisizione di proprietà private, come per i parchi di Buttes Chaumont e Montsouris. La strategia di acquisizione alla proprietà pubblica è perseguita anche a Berlino per l'anello dei parchi esterni.

Agli inizi del secolo Berlino vive un momento di crescita demografica che induce ad una prima espansione *extra moenia* dovuta a Karl Friedrich Schinkel, alla cui morte Peter Joseph Lennè subentra nella definizione delle questioni urbanistiche. Il *Progetto per l'abbellimento e la delimitazione della città e delle sue immediate vicinanze* del 1840 segna l'inizio di un approccio nuovo al tema del verde che diventa per Lennè lo strumento attraverso cui poter dare forma alla struttura urbana e guidare l'espansione fuori le mura. Ciò avviene sostanzialmente per rispondere sia alle necessità di *abbellimento*, sia alle nascenti esigenze ricreative della popolazione[68]. Fin dalla metà degli Venti, di ritorno da un significativo viaggio in Inghilterra, Lennè comincia a riflettere sullo sviluppo di Potsdam e Berlino pensando a un collegamento

[66] Parchi periferici e intraurbani, *square*, giardini e *promenade*, piazze alberate, filari d'alberi. Cfr. FRANCOIS CHOAY, *La Parigi di Haussmann, ultima forma della città occidentale: ruolo degli spazi verdi e dell'arredo urbano*, in *L'orizzonte del posturbano*, a cura di ERNESTO D'ALFONSO, Officina, Roma 1992.

[67] FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, pag. 232.

[68] Lennè scrive: "…ho avuto cura di suddividere lo spazio a disposizione in modo da dare agli abitanti oltre all'utile […] anche il dilettevole. Poiché quanto più un popolo progredisce nella sua cultura e nel suo benessere tanto più vari e molteplici diventano i suoi bisogni materiali e spirituali. A questi appartengono anche le passeggiate pubbliche la cui esecuzione e diffusione devono essere urgentemente consigliate in una grande città, e non solo per motivi di piacere, ma anche in considerazione della salute". Cit. in GERHARD HINZ, *Peter Joseph Lennè: Landschaftgestalter und Städteplaner,* Musterschmidt, Göttingen 1977, pag. 184.

verde tra le due città e nel *Piano di abbellimento nei dintorni di Potsdam* degli anni Trenta, ancora influenzato dagli esempi inglesi, il fiume Havel non segna più confine della città.

Significativa è la visione del limite per Lennè: "…un corso d'acqua, in particolare un fiume, non è mai un confine, ma al contrario crea una situazione da ambo le parti. La sua concezione prevede uno spazio al di là dell'acqua, dove il *qui* costituisce un vis-à-vis del *là* e l'acqua ne diventa il centro"[69]. Alla stessa stregua tratta il canale navigabile nell'area berlinese sud-orientale di Köpenick che "…costituirà nel prossimo futuro il confine della città vera e propria […]. Il confine sopra tracciato non esclude tuttavia di poter provvedere già da ora qualcosa sul lato est del canale. Al contrario la pianta presenta prima una piazza rotonda […] da cui partono a raggiera otto viali…"[70]. A Nord il limite urbano è dato invece da un *boulevard*, tipologia di cui Lennè intuisce l'importanza sia come passeggiata con funzioni sociali, rivolta ai ceti meno abbienti, sia come metodo di valorizzazione immobiliare.

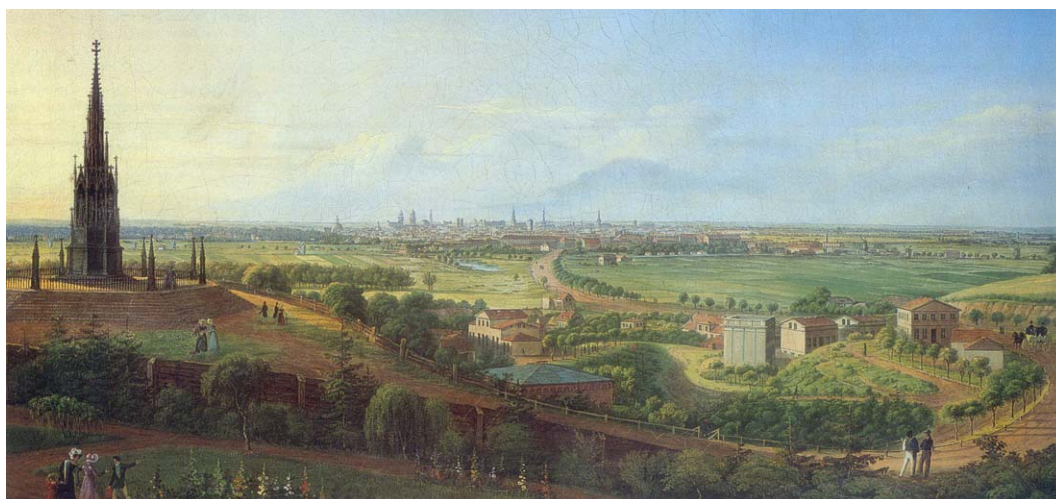



Figure 19 e 20. Il progetto di Peter Joseph Lennè del 1840 delle fasce verdi ornamentali per Berlino. Panorama della città in un dipinto del 1829.
Fonti: HORST SCHUMACHER, *Pianificazione del paesaggio e progettazione urbanistica: Peter Joseph Lennè e l'area di Berlino-Potsdam*, "Storia Urbana", 60, F. Angeli, Milano 1992, pag. 27 e HEINRICH VRONI, *Il Victoriapark a Berlino*, in MONIQUE MOSSER, GEORGES TEYSSOT, *L'architettura dei giardini d'Occidente dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milano 1990, pag. 432.

[69] HORST SCHUMACHER, *Pianificazione del paesaggio e progettazione urbanistica: Peter Joseph Lennè e l'area di Berlino-Potsdam*, "Storia Urbana", 60, F. Angeli, Milano 1992, pag. 25.
[70] Lennè, cit. in HORST SCHUMACHER, op. cit., 1992, pag. 30.

Figure 21 e 22. A Francoforte la distruzione delle fortificazioni avviene tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, in ragione delle mutate tecniche difensive e dell'opposizione della cittadinanza a sostenere le spese di manutenzione, ma anche dell'esigenza della città di aprirsi verso l'esterno. Agli inizi del XX secolo si realizza anche l'*Alleenring* (qui in una foto di inizio secolo), un sistema di parchi e viali alberati che circondano la città volgendosi a raggiera verso l'esterno per cercare le diverse prospettive verso i rilievi del Taunus.
Fonte: Stadt Frankfurt am Main, Umweltamt, *GrünGürtel Frankfurt*, Societäts Verlag, Frankfurt 2003, pagg. 19-20.

La visione sistemica del verde induce Lennè a controbilanciare con un nuovo parco il Tiergarten, che egli stesso qualche anno prima aveva adattato alle nuove funzioni sociali. Con il progetto di Friedrichshai, realizzato per mano dell'allievo Gustav Meyer, inizia dunque, a partire dal 1840, la costruzione di una serie di parchi pubblici nelle forme di giardini paesaggistici. Alla fine del secolo "il sistema, geografico e sociale, di verde cittadino è così completo. Il Tiergarten con i suoi 255 ettari, circondato dai quartieri residenziali delle classi abbienti, resta il più grande e aristocratico parco di Berlino. La periferia urbanizzata è invece disseminata di parchi popolari: a Nord è l'Humboldthain, a Nord-Est il Friedrichshain, a Sud-Est il parco di Treptow e a Sud il Victoria Park. E' facile osservare come proprio i parchi situati a Nord e ad Est, in prossimità dei quartieri operai, hanno una esplicita vocazione sociale, sono giardini rivolti alle classi subalterne: luoghi di svago e riposo, ma insieme di istruzione, di memorie patrie di formazione morale, di attività fisica"[71]. La cintura di verde intorno alla città non riesce però a condizionare il futuro sviluppo urbano: "l'espansione successiva alla demolizione delle fortificazioni, così come il pesante intervento sul centro antico della città, sfuggirono ad ogni controllo e ai grandi parchi non rimase che quella funzione di memoria contro la quale le grandi architetture di Schinkel e Lennè si erano schierate. La cintura di parchi insieme al grande anello ferroviario, il Ringbahn, non a caso prefiguravano un «ritorno alla campagna» di tipo inglese che avrebbe preso forma tra le due guerre nel Piano Machler con la creazione di unità residenziali autonome, le Siedlungen, periferiche, ma dotate di rapidi collegamenti con il centro cittadino, realizzate da un altro grande sodalizio, quello tra Martin Wagner, architetto capo della municipalità berlinese, e Leberecht Migge"[72].

Le cinture verdi novecentesche per il controllo dell'espansione urbana. Primi esempi di integrazione tra sistemi verdi circolari e lineari

Agli inizi del Novecento la ricerca di risposte alla crescita urbana si concretizza spesso in forme che riproducono l'idea di cintura verde. Se nel Regno Unito il dibattito ruota intorno al movimento delle città giardino, in seno al quale prende corpo l'idea di una cintura agricola produttiva attorno a comunità autosufficienti, poi sviluppata da Unwin e Abercrombie, in Germania la discussione in tema di città industriale produce una intesa attività teorica con l'elaborazione di modelli che vedono in cinture di verde lo strumento per il controllo

[71] FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, pag. 216.
[72] SERGIO CERAMI, op. cit., 1996, pag. 71.

dell'espansione urbana. In Francia, invece, la riflessione teorica è monopolizzata dal caso esemplare di Parigi. Qui due personaggi, Hénard e Forestier, sono protagonisti indiscussi di inizio secolo con due opere, pubblicate a pochi anni di distanza l'una dall'altra, in cui agli spazi verdi è attribuito ruolo connettivo e strutturale[73].

Per comprendere le vicende novecentesche di Parigi è necessario richiamare alcuni eventi. Alla metà degli anni Quaranta dell'Ottocento è costruita una nuova cinta muraria, un'imponente fortificazione di centoventotto metri di larghezza, tracciata ad una certa distanza dalla città e protetta per una fascia esterna pari al doppio della sua dimensione da un vincolo *non aedificandi*[74]. Fin da subito si configura come un'anacronistica riproposizione di un limite ad una città che ormai sta diventando una metropoli e solo pochi decenni più tardi ne è ipotizzato lo smantellamento, realizzato definitivamente nel 1912. Con un primo progetto di Alphand (1883) di trasformazione dei bastioni in un largo *boulevard* alberato sul quale si affacciano lottizzazioni fabbricabili, si introduce il tema del declassamento del sistema delle fortificazioni come occasione di opportunità fondiaria e si afferma l'idea che la dismissione possa offrire nuove possibilità localizzative ad attrezzature prima collocate al centro della città, così da liberare terreni trasformabili in spazi aperti e riequilibrare la pressione tra centro e periferia. Il riuso della cinta muraria è suggerito dalle stesse caratteristiche morfologiche. "Di fatto, la fortificazione costituiva una cintura verde artificiale: l'alta scarpata interna, alberata e coltivata a prato, offriva ai parigini un luogo di passeggio e di svago. Al contrario, al piede della muraglia, nel fossato, si sviluppava una zona di vegetazione incolta: i fossati, in alcuni tratti asciutti e percorsi da viottoli in terra battuta, erano altrove (nelle vicinanze della Senna) più o meno invasi dalle acque e vi si circolava in barca; in ogni caso, la base delle mura, il terrapieno opposto e talvolta il fondo stesso erano ricoperti da una vegetazione arbustiva e, all'altezza del Bois de Boulogne, vi si potevano incontrare anche alberi d'alto fusto"[75].

Considerando prioritaria la soluzione del problema della compenetrazione tra città e periferia in una Parigi in continua e rapida crescita e spinto dall'individuazione di una strategia per guidare l'espansione, Eugène Hénard "…suggerisce un'innovazione formale, prima che tecnica, giocata sulla estetica della discontinuità. Una nuova tipologia «a greca» particolarmente idonea a coniugare il verde con il costruito in una calibrata alternanza ritmica"[76]. Hénard infatti elabora un progetto di sostituzione delle mura con un *boulevard a redans* lungo il quale si sviluppa un'edificazione continua ma punteggiata da una serie di *square,* campi sportivi e parchi, di cui tre esistenti e nove da realizzare ad una distanza massima di due chilometri l'uno dall'altro; un'equa ripartizione del verde, motivata da ragioni igieniche, attraverso la quale Parigi e la sua periferia sarebbero congiunte[77]. Questo sistema discontinuo permette infatti a Hénard di raggiungere l'obiettivo principale della ricomposizione del tessuto edificato, obiettivo al quale subordina anche la realizzazione di un sistema del verde continuo, ritenuto "…un ostacolo per la completa fusione dei sobborghi con il nocciolo centrale"[78]. In questo senso deve essere letta la sua opposizione al coevo progetto di Louis Dausset che prevede l'esproprio e la trasformazione della fascia esterna alle mura in una cintura continua di parchi sulla quale si affaccia una nuova lottizzazione realizzata al posto dei bastioni; proposta che avrebbe sancito definitivamente una cesura tra la città storica e la

[73] JEAN CLAUDE NICOLAS FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Hachette, Paris 1906 e EUGENE HENARD, *Etudes sur les transformations de Paris*, Libraire Centrale d'Architecture, Paris 1903-1909, ried. con introduzione di Jean Louis Cohen, L'Equerre, Paris 1982.

[74] In questa fascia si può costruire in terra o legno, a condizione di demolire alla prima requisizione, e questo incentiva l'occupazione precaria e la formazione di una vera e propria bidonville. Cfr. LOUIS BERGERON (a cura di), *Parigi*, Laterza, Roma 1989, pag. 264.

[75] LOUIS BERGERON, op. cit., 1989, pag. 264.

[76] DONATELLA CALABI, op. cit., 2004, pag. 55.

[77] La proposta è sviluppata ulteriormente nel 1909 e presentata a nome della neonata Section d'hygiène urbane et rural du Musées Social. Hénard è autore anche di un progetto degli spazi verdi di Parigi e di un *plan d'extension*, strumento divenuto obbligatorio nel 1919 per tutte le città con più di diecimila abitanti.

[78] EUGENE HENARD, *I sobborghi di Parigi e la nuova cintura verde*, in DONATELLA CALABI, MASSIMO FOLIN, (a cura di), *Eugene Hénard. Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropoli*, Marsilio, Padova 1972, pag. 204.

periferia. Una posizione intermedia è quella sostenuta da Jean Claude Nicolas Forestier nell'ipotizzare nella fascia delle ex-fortificazioni una serie di aree costruite circondate da giardini e parchi collegati da una *avenue-promenade*, una *parkway* in versione francese[79].

Forestier si richiama sia alla tradizione inglese delle città giardino, che in Francia ha una grande diffusione per merito di Benoit Levy, sia all'esperienza americana di Olmsted, per proporre un sistema di parchi per l'agglomerazione parigina, comprendendo la necessità di effettuare un salto di scala nell'impostazione di un piano degli spazi aperti per la città. L'importante opera condotta da Forestier è infatti riconosciuta come esperienza fondativa delle attuali politiche degli spazi verdi a scala regionale. A questa visione territoriale di Forestier ed in particolare all'idea di una utilizzazione ricreativa delle grandi riserve forestali situate a corona attorno a Parigi, si richiamano gli studi condotti negli anni Dieci da Marcel Poete e Louis Bonnier per l'elaborazione di un *plan d'extension*[80], nei quali si sottolinea l'importanza della creazione di un sistema di grandi parchi a scala regionale, ed anche il progetto di concorso di Jaussely per la Grande Parigi del 1919, dove l'insieme degli spazi aperti costituisce la struttura portante della trasformazione urbana, oppure l'ipotesi formulata, sempre per la capitale, da Gaston Bardet alla fine degli anni Trenta di un "anello di spazi liberi", principalmente foreste e parchi, al fine di contrastare la crescita urbana[81]. Si deve però aspettare gli anni Settanta del Novecento, con la *trame verte* prevista dallo Schéma Directeur del 1976, perché l'insieme delle aree agricole e forestali della regione siano effettivamente considerate gli elementi su cui strutturare la conurbazione parigina.

In Germania, sollecitati dalla rapidità del processo di industrializzazione e da sentimenti di *inevitabilità* di fronte alla crescita delle città, si sviluppa una ricca manualistica per opera di alcuni urbanisti che si oppongono ad uno sviluppo continuo e compatto che caratterizza la coeva espansione. In vari schemi si ritrova l'uso di cinture di verde per finalità ricreative ma soprattutto *contenitive* e compaiono anche disegni di cunei di verde, talvolta associati alla cintura, ad indirizzare una crescita radiale della città.

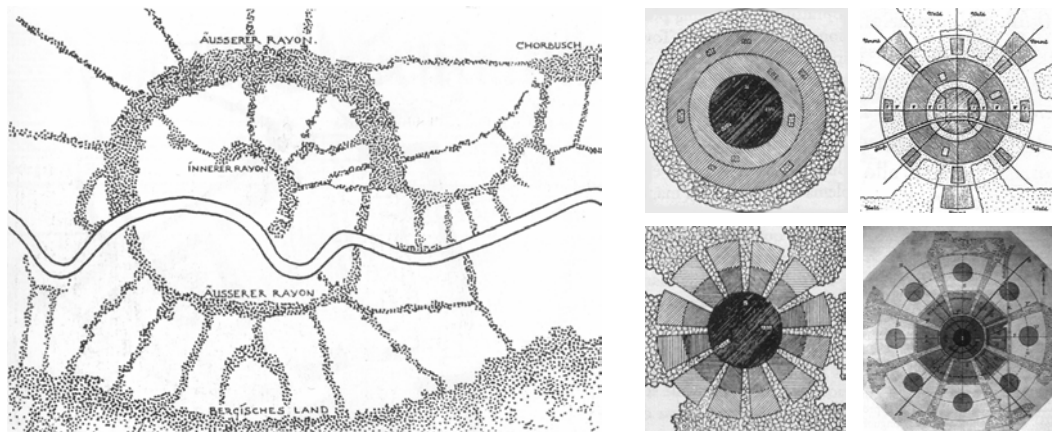



Figura 23. Il sistema del verde proposto da Fritz Schumacher per Colonia negli anni Venti prevede un anello di un chilometro di profondità sulla cinta delle fortificazioni esterne, collegato sia alle riserve boschive comprensoriali sia alla città attraverso corridoi di verde. Figura 24. Schemi di espansione urbana anulare e radiale presentati da Petersen, Eberstadt e Möhring al concorso per la Grande Berlino del 1910 (a sinistra); modello di espansione radiale di Arminius riportato nel manuale di Eberstadt (a destra, in alto); schema di crescita radiale di Paul Wolf presentato nel manuale di Stübben del 1924 (a destra, in basso).
Fonti: URSULA VON PETZ, *Le ragioni di una tradizione,* in ANTONIO LONGO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pag. 126; DONATELLA CALABI, *Storia dell'urbanistica europea,* Bruno Mondadori, Milano 2004, pagg. 37, 154 e PAOLO SICA, op. cit., 1996, pag. 30.

[79] Cfr. J. C. NICOLAS FORESTIER, *Les projet de transformation des fortifications de Paris*, "L'Art public", VII-VIII, 1909.
[80] Cfr. Préfecture du Département de la Seine, Commission d'Extension de Paris, *Aperçu historique. Considérations techniques préliminaires*, 2 voll., Imprimerie Chaix, Paris 1913.
[81] Cfr. GASTON BARDET, *L'organisation de la région parisienne*, "L'Architecture d'Aujourd'hui", 3, 1939.

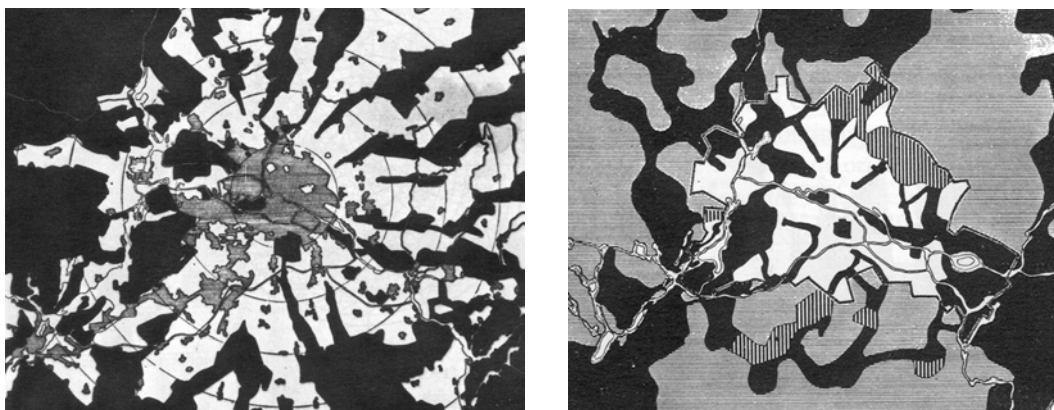



Figure 25 e 26. Schema di Eberestad applicato a Berlino negli anni Dieci. *Piano delle zone verdi di Berlino* preparato da Martin Wagner nel 1929; in nero le aree verdi pubbliche e in tratteggio orizzontale le aree agricole.
Fonti: PAOLO SICA, op. cit., 1996, pag. 37 e LEONARDO BENEVOLO, *Storia dell'architettura moderna*, (1960), Laterza, Roma 1990, pag. 512.

Tra questi schemi si cita la proposta per Berlino firmata da Arminius, pseudonimo sotto il quale si cela una vecchia contessa conservatrice-riformista, caratterizzata da due anelli di verde, uno più interno posto tra la città antica e i sobborghi, attrezzato e di proprietà pubblica, l'altro esterno di profondità di mezzo miglio in cui sono consentite piccole attrezzature o aree urbane ed oltre il quale, in mezzo a cunei di bosco, sono localizzati nuclei satellite[82]. Un esempio di integrazione tra un disegno sostanzialmente circolare ed elementi verdi radiali connota anche la proposta per l'edificazione di comunità autosufficienti di Theodor Fritsch: una cintura di verde separa la città centrale a cui sono associati cunei che interrompono le zone costruite[83]. Uno schema radiocentrico dell'espansione urbana che ha avuto grande diffusione è quello contenuto nei disegni di Rudolph Eberstadt per il progetto di concorso della Grande Berlino nel 1910[84].

Nel noto manuale di Joseph Stübben che raccoglie proposte di organizzazioni spaziali quali modelli risolutivi alle problematiche più comuni, è presentato uno schema di sviluppo con settori radiali di verde[85]. Nel capitolo dedicato ai parchi egli individua due tipologie, i parchi-giardino tradizionali e i parchi-passeggiata come elementi di connessione tra i vari parchi pubblici su modello dei sistemi americani, evidenziando con questa seconda tipologia la ricerca di un collegamento tra città e campagna attraverso fasce lineari di verde[86]. Stübben, tra l'altro, è autore di molti interventi in città europee, come la già citata sistemazione dei *boulevard* in luogo delle antiche fortificazioni ad Anversa e la realizzazione dei *boulevard* di Liegi o il progetto vincitore del concorso per il piano di espansione di Colonia del 1881.

Colonia negli anni Venti del Novecento diventa protagonista di un modello di crescita urbana. Nella proposta di Fritz Schumacher per la città, il sistema degli spazi verdi è struttura portante, funzionale come il sistema arterioso nel corpo umano, dell'espansione urbana. L'opera di Schumacher, che esercita una notevole influenza sugli urbanisti suoi contemporanei, così come le coeve esperienze di Schmidt nel bacino della Ruhr sebbene orientate verso un modello formale diverso, è legata a una concezione della città come un organismo, metafora che continua tutt'oggi ad affascinare. "Schumacher, riferendosi a

[82] Cfr. ARMINIUS, *Die Grossstädte in ihrer Wohnungsnot und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe*, Lipsia 1874. Sull'opera specifica e sul tema della manualistica tedesca cfr. PAOLO SICA, op. cit., 1996, pagg. 29-45.
[83] Cfr. THEODOR FRITSCH, *Die Stadt der Zukunft*, Lipsia 1896.
[84] Il progetto di Eberstadt, Petersen e Möhring è presentato e pubblicato nel catalogo dell'Esposizione Internazionale di Berlino e Düsseldorf (1910-12), dove sono esposti anche i documenti significativi delle esperienze americane di Olmsted (New York) ed Eliot (Boston). Eberstadt stesso è autore di un manuale: RUDOLPH EBERSTADT, *Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage*, Jena 1909.
[85] Cfr. JOSEPH STÜBBEN, *Der Stadtbau, Handbuch der Architektur*, Bergstrasser, Darmstadt 1890.
[86] Cfr. FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, pagg. 286-287.

Colonia, così scrive: «sotto l'aspetto igienico, pare evidentemente necessario considerare anche le aree verdi in senso proprio come un sistema di arterie, percorso da un flusso continuo. Occorre creare un sistema di parchi e specchi d'acqua che in una rete ininterrotta di canali e arterie inondi d'aria l'opera di pietra degli uomini [...] La generazione che ci ha preceduto ha finora trattato le zone verdi presenti nell'organismo della città come macchia isolata e non come arteria»"[87].

Tra gli anni Venti e Trenta alcuni urbanisti responsabili degli uffici tecnici comunali di città come Amburgo, Francoforte e Berlino, conducono importanti riflessioni sul tema. In qualità di sovrintendente all'edilizia, Schumacher svolge un ruolo determinante ad Amburgo dove, conducendo studi per uno sviluppo razionale della conurbazione tedesca, applica quanto sostiene a livello teorico affinché "...brani di paesaggio progettato [...] penetrino nel corpo della città come una rete di spazi aperti stabilendo una connessione con i punti ad essa esterni"[88].

Al pensiero di Schumacher si richiama Ernest May che, come direttore dell'attività edilizia municipale, negli stessi anni porta a compimento a Francoforte, coadiuvato da Lebrecht Migge, un sistema di nuovi insediamenti nella valle del fiume Nidda distinti dal nucleo storico mediante una cintura di verde, realizzazione parziale dello schema di piano regolatore nel quale aveva previsto una serie di comunità suburbane indipendenti separate da fasce di verde agricolo. A Berlino invece, dirige l'ufficio tecnico municipale Martin Wagner che predispone, mettendo in pratica le idee espresse in un testo qualche anno prima[89], il *Piano per le zone verdi* in cui cunei di spazi aperti pubblici penetrano nel tessuto edificato, circondato da una cintura di parchi ed aree agricole a contenere lo sviluppo urbano.

Le varie ipotesi che appaiono in questi anni per strutturare la crescita della città sono spesso condizionate, sia in Francia che in Germania, come si è visto, da una ideologia antiurbana che caratterizza il movimento per la *garden city,* ampiamente diffuso in tutta Europa pur con declinazioni differenti. Questo riferimento è chiaramente leggibile nelle teorie di Forestier per Parigi o nella proposta di May per Francoforte, il quale prima di assumere la carica nella città tedesca è allievo in Inghilterra di Unwin. La rivisitazione del modello della città giardino caratterizza molti progetti coevi, come il Piano regolatore di Mosca del 1935 o il Piano di Eliel Saarinen del 1918 per Helsinki, dove una *green belt* separa il centro della città da un sistema di città giardino costituendo la prima applicazione ad una realtà urbana di grandi dimensioni della teoria howardiana.

A partire dagli anni Trenta l'integrazione tra la pianificazione del verde e quella dell'edificato appare ormai consolidata e, avvicinandosi alla metà del secolo, si diffonde una maggiore sensibilità paesistica, che nel secondo dopoguerra si arricchisce di un approccio ecologico, in particolare nei paesi nordici, tedeschi e olandesi. In questi anni, come scrive Franco Panzini, le soluzioni che i vari paesi europei sperimentano seguono sostanzialmente due direzioni: una vede il verde come presenza diffusa nella città, elemento di connessione all'interno dell'ambiente urbano; l'altra lo considera come sistema capace di inserirsi nella città compatta e mediare il rapporto con il paesaggio non edificato[90]. Se soluzioni del primo tipo sono sperimentate in Svezia, al secondo modello si riferiscono le esperienze di Londra, come si vedrà nel paragrafo successivo, e Copenaghen.

A Copenaghen già con il *Green Plan*, il *Piano delle zone verdi ed aree libere* del 1936, si ipotizza la realizzazione di un sistema di parchi radiali costituito sostanzialmente da percorsi che collegano aree verdi esistenti e di progetto all'interno della città con il paesaggio dei boschi e dei laghi ai suoi margini.

[87] FRITZ SCHUMACHER, ARNTZ WILHELM, *Köln. Entwicklungsfragen einer Gross-Stadt*, Callwey, München 1923, pag. 11, cit. in URSULA VON PETZ, *Le ragioni di una tradizione*, in ANTONIO LONGO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pag. 127.
[88] FRITZ SCHUMACHER, *Grünpolitik der Grosstad-Umgebung*, in *Conférence Internationale de l'aménagement des Villes Amsterdam 1924*, Atti del convegno Amsterdam 1924, pag. 105, cit. in FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, pag. 294.
[89] Cfr. MARTIN WAGNER, *Das sanitare Grün der Stadt*, Berlino 1915.
[90] Cfr. FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, pagg. 312-324.

Figure 27 e 28. Lo schema di pianificazione della Grande Mosca di Sergej Scestakoi (1921-1925) è basato su una struttura radiale-anulare e sui modelli ideali di città giardino: un anello di verde separa il nucleo interno dalle zone periferiche (tratteggio) che sono interrotte da cunei di verde (puntinato). Con il Piano generale per la ricostruzione di Mosca del 1935, riconoscendo la struttura radiale-anulare della città consolidata, si pone un limite demografico allo sviluppo prevedendo l'espansione di città satellite al di fuori di una cintura di verde profonda dieci chilometri. A Mosca è stata intrapresa dagli anni Sessanta una politica di trasformazione dei territori di cintura per finalità ricreative, costruendo attrezzature varie come ostelli, campi sportivi, ristoranti. Figura 29. Il *Finger Plan* di Copenaghen del 1947 offre un'alternativa all'espansione compatta della città con corridoi di crescita continui lungo cinque direttrici.
Fonti: FRANCESCO TENTORI, VIERI QUILICI e altri, *Mosca, Capitale dell'utopia*, Catalogo di mostra, Arnoldo Mondadori Arte, Milano 1991, pag. 37 e PETER HALL, WARD COLIN, op. cit., 1998, pag. 92.

Ma è soprattutto con il cosiddetto *Finger Plan*, il *Piano delle cinque dita* del 1947, che si struttura la crescita urbana rinunciando alla costruzione di città satellite separate dal nucleo storico, come invece avviene in questo stesso periodo in Inghilterra, per indirizzare l'espansione lungo cinque direzioni prioritarie. Gli insediamenti lineari sono intervallati da cunei verdi costituiti principalmente da territorio agricolo, ma anche paesaggio con caratteri più spiccatamente naturali (boschi e laghi nella parte settentrionale) a cui sono riservate finalità ricreative. In questo modo si pone il centro urbano direttamente in contatto con il paesaggio che lo circonda. Negli anni Cinquanta però, il processo di crescita della città è tale da sfuggire al disegno preordinato e inizia a manifestarsi la necessità di preservare quanto dei cunei verdi è rimasto, sebbene lo schema di crescita radiale impostato alla fine degli anni Quaranta sia confermato fino nei piani successivi degli anni Settanta. In particolare il *Regional Plan* del 1973 accentua la funzione ricreativa dei cunei verdi creando tre tipologie diverse di parco: *Regional Parks*, di interesse naturalistico e paesaggistico; *District Parks*, localizzati più vicino al nucleo urbano e quindi maggiormente fruibili; *Linear Parks*, corridoi di collegamento tra gli altri tipi di parco. Queste categorie sono successivamente articolate sulla base del *Nature Conservation Act* (1917-1919), in "zone di alto valore naturale" nelle quali è prioritaria la conservazione animale e vegetale e "paesaggi di valore" nei quali la tutela dei valori storici, culturali ed estetici convive con le attività ricreative.

Un fenomeno americano: le greenbelt towns

Le *greenbelt towns* rappresentano un fenomeno del tutto singolare che nell'America degli anni Trenta si diffonde e si esaurisce rapidamente. Queste città nascono nel quadro del *New Deal Program* promosso dal Presidente Roosveelt con l'intento di combattere la Grande Depressione e sulla base del modello delle *garden cities* inglesi che, a partire dagli inizi del secolo, con la fondazione della Garden City Association of America, suscitano un vivo interesse. Nel 1935 Franklin Roosveelt istituisce il Resettlement Administration che diviene due anni dopo Farm Security Administration, la cui direzione è affidata a Rexford Guy Tugwell, professore di economia alla Columbia University e deciso sostenitore dell'idea di città giardino di Howard. Egli mette insieme uno staff di tecnici, architetti, ingegneri e

paesaggisti, che riunisce in un ufficio di Washington sotto la guida di Frederick Bigger, divisi in gruppi impegnati separatamente nella progettazione di una delle *greenbelt towns* che saranno realizzate tra gli anni Trenta e Quaranta negli Stati Uniti: Greendale vicino Milwaukee nel Wisconsin, Greenhills nell'Ohio nei pressi di Cincinnati e Greenbelt nel Maryland alle porte di Washington; una quarta città, Greenbrook nel New Jersey, non è mai costruita. La costruzione di queste città, ognuna delle quali rappresenta per Bigger un esperimento distinto, è finanziata dal Governo e persegue molteplici obiettivi: impiegare le migliaia di disoccupati che affliggono la nazione e dimostrare la validità della pianificazione basata su alcuni principi delle città giardino; alleviare la congestione delle città urbanizzando la campagna; garantire alloggi con affitti contenuti assumendo valore di progetto sociale dimostrativo finalizzato alla costituzione di comunità di famiglie con basso reddito.

Un importante ruolo nella vicenda è svolto da Clarence Stein che, in qualità di presidente del Regional Planning Association[91], comincia negli anni Venti a sostenere una nuova modalità di pianificazione rivolta alla realizzazione di *new towns*. Considerando le *greenbelt towns* un terreno di prova per sperimentare e verificare queste idee e applicarle successivamente a vasta scala, egli ha una diretta influenza nella costruzione di Greenbelt. Stein ed il suo socio Henry Wright sono dichiarati sostenitori delle idee di Barry Parker e Raymond Unwin (che nel sobborgo-giardino inglese di Hampsted avevano sperimentato l'uso di *superblocks*), ma anche, come scrive Mumford, in maniera inconsapevole di Olmsted, soprattutto per quanto riguarda la completa separazione dei percorsi pedonali dal traffico veicolare[92].

Delle tre, Greenbelt[93] fin da subito è la realizzazione più conosciuta, sia per le dimensioni, sia per la localizzazione, a circa tredici miglia dalla capitale Washington. Il luogo prescelto è un'area su un basso altipiano a forma di semicerchio lungo una cresta collinare, rimasta inedificata e isolata dalle principali vie di comunicazione per la presenza di un'ampia cintura protettiva formata da boschi di pini sui pendii scoscesi e querce nelle zone pianeggianti, oltre che da campi di grano e pascoli.

Il piano della città è strutturato principalmente su due strade quasi parallele - Ridge Road quella esterna, Crescent Road l'interna - che seguendo la curva naturale del terreno sottolineano l'area centrale, una zona pianeggiante semicircolare che costituisce il cuore della città e ricorda, secondo Stein, il Crescent di Bath, anche se di dimensioni maggiori e di minore monumentalità. Tra le due vie principali e definiti da strade radiali, sono disposti cinque grandi isolati pedonali, i *superblocks*, di circa quattordici acri l'uno, dove le abitazioni sono principalmente costituite da villette schiera. Nell'area interna delimitata da Crescent Road si trova il Centro della Comunità immerso nella zona verde con vari servizi, strutture commerciali e ricreative; sottopassi sotto Crescent Road permettono di avere percorsi pedonali continui che dalle aree residenziali raggiungono la zona centrale senza alcuna interferenza con il traffico veicolare. L'area urbana è circondata dalla cintura verde, che è costituita a Nord dai terreni del National Agricultural Research Center e a Sud da una vasta

[91] The Regional Planning Association of America (Rpaa), è una "società di amici" come la definiva Mumford, composta da architetti, urbanisti, sociologi e economisti che opera per una decina di anni prima di sciogliersi nel 1933. Vi fanno parte varie personalità come L. Mumford, F. Bigger, B. MacKaye, C.S. Stein e il socio H. Wright che nel 1935 progetta Greenbrook. Tra gli obiettivi contenuti nel programma dell'associazione presentato da Stein, quello di sostenere la realizzazione di città giardino, intese non tanto come modello ma come ideologia. Cfr. FRANCESCO DAL CO, *Dai parchi alla regione*, in GIORGIO CIUCCI, FRANCESCO DAL CO, MARIO MANIERI-ELIA, MANFREDO TAFURI, *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Roma 1973, pagg. 283.

[92] Cfr. LEWIS MUMFORD, *introduction,* in CLARENCE S. STEIN, *Towards new Towns for America*, MIT Press, Cambridge (Mass.) 1967, pag. 16.

[93] Alla redazione del progetto partecipano gli architetti Douglas D. Ellington e Reginald J. Wadsworth e i paesaggisti Harold B. Bursley e Hale J. Walker. Nel 1935 lo Stato acquista circa duemila acri di terra, protetti a Nord da altri cinquemila del National Agricultural Research Center ed in circa due anni, dal 1935 al 1937, Greenbelt viene costruita. Nel 1941 la città è ampliata (da tremila abitanti iniziali a settemilacinquecento) non rispettando i caratteri originali: vengono costruite altre mille abitazioni, chiamate "Defense Housings" perché realizzate per far fronte alla richiesta di alloggi durante la Seconda Guerra Mondiale, dove viene abolito il limite di reddito che era prerogativa essenziale per gli affitti. Nel 1942 la città passa dal Farm Security Administration al Federal Public Housing Authority che nel 1949 autorizza la vendita delle abitazioni, realizzata cinque anni dopo a favore del Greenbelt Veteran Housing Corporation. Cfr. NORMAN T. NEWTON, op. cit., 1971.

area boscata seminaturale; ad Est è prevista una fascia alberata che fiancheggia l'autostrada Washington-Baltimore e ad Ovest un parco. La città è fondata su un forte senso della comunità ma l'obiettivo di farne un'entità autonoma e indipendente fallisce, mancando qualunque tipo di attività produttiva, industriale o agricola. Nella concezione originale, infatti, le *greenbelt towns* avrebbero dovuto supportare sia residenze sia attività produttive e per questo era stata scelta una localizzazione vicino a tre grandi centri d'affari, industriale e governativo; ma ciò non avviene e queste città falliscono il loro obiettivo di rappresentare la città giardino ideale, diventando dei *suburbs*. Inoltre, a Greenbelt con il passaggio di proprietà alla Veteran's Coorporation i terreni vengono venduti a imprenditori privati e la fascia di protezione si assottiglia sempre più, erosa da nuovi insediamenti e dall'enorme sviluppo delle infrastrutture viarie che avviene nella regione.

La presenza di una cintura verde protettiva costituisce parte integrante delle *greenbelt towns*, enfatizzata nel loro stesso nome, rappresentando uno degli obiettivi del programma dell'agenzia che guida la realizzazione, tesa a "…creare una comunità protetta da una cintura di verde […] un sistema di economia rurale in accordo con il piano di uso del suolo per le aree rurali che circondano la comunità"[94]. A Greenbelt questa fascia inedificata non è in realtà usata a scopi agricoli (escludendo alcuni orti familiari vicino alla zona residenziale) ed è utilizzata a fini ricreativi, in particolare in prossimità del Greenbelt Lake, dove si trovano aree attrezzate per il picnic, la pesca, l'equitazione. A Greenhills e Greendale vaste porzioni della cintura verde sono invece effettivamente destinate all'agricoltura, con notevoli vantaggi sociali dati dall'integrazione della popolazione urbana con quella rurale mentre le aree non agricole sono utilizzate come parchi ricreativi e gestiti dai County Park Departments.

La cintura verde è per Stein fondamentalmente il mezzo attraverso cui assicurare l'integrità della città e definire nei limiti e nelle dimensioni la crescita della comunità, con finalità ulteriori come garantire spazi per la ricreazione, portare i valori della campagna e della seminaturalità ad una distanza raggiungibile a piedi dalle abitazioni e rendere così familiare la vita rurale ai cittadini al fine di ottenere quella perfetta integrazione tra città e campagna propria della città giardino. Scrivendo di Greendale, Stein paragona la cintura verde della città alle mura urbane: "Greendale è difesa dai pericoli esterni come le città medioevali, ma con una grande differenza: le antiche comunità erano protette da grigie fortificazioni di pietra, Greendale è resa sicura da una cintura verde naturale."[95]

Figura 30. Foto aerea di Greenbelt.
Fonte: CHRISTIAN ZAPATKA, *L'architettura del paesaggio americano*, "Quaderni di Lotus", 21, Electa, Milano 1995, pag. 158.

[94] CLARENCE S. STEIN, op. cit., 1967, pag. 131.
[95] CLARENCE S. STEIN, op. cit., 1967, pag. 185.

1.4 IL RUOLO DELLA GRAN BRETAGNA NELL'EVOLUZIONE DEL CONCETTO DI *GREEN BELT*

L'idea di cintura verde in Howard, Unwin e Abercrombie

In Inghilterra l'urgenza di risolvere i conflitti nel rapporto tra città e campagna, portando le amenità della seconda all'interno della prima, è un tema particolarmente sentito. L'idea di una cintura di spazi aperti che avvolge la città affonda le radici in una tradizione che, come si è visto, ha inizio nel secolo precedente, nel pensiero di William Morris, John Ruskin, John Claudius Loudon e Ebenezer Howard.

In particolare con Howard due personaggi svolgono un ruolo determinante nella definizione del concetto di cintura verde: Raymond Unwin e Patrick Abercrombie. Tutti e tre utilizzano lo stesso strumento come risposta a problematiche diverse: il sovraffollamento delle città vittoriane stimola il lavoro di Howard, le esigenze ricreative dei londinesi preoccupano Unwin, gli orrori dello sviluppo disordinato urbano nella campagna muovono Abercrombie. La cintura verde nasce dunque come risposta a specifici cambiamenti sociali ed economici della realtà inglese ed è legata alla consapevolezza della sua funzione come sistema estensivo di controllo sull'uso del territorio.

Raymond Unwin, consulente del Greater London Regional Plan Committee dal 1929, avverte la necessità di predisporre attorno alle città di ampie zone verdi costituite da "cinture di parchi, campi gioco, e persino suolo agricolo"[96]. La sua preoccupazione è sia di ordine percettivo, sia igienico: delimitare la forma delle città, prima garantita dalla presenza delle cinte fortificate e limitare le dimensioni contenendo l'espansione delle aree urbanizzate. Infatti "alle mura è pure dovuta l'assenza di quella frangia irregolare che non ha ancora le caratteristiche di città, ma ha ormai perso l'amenità della campagna e che forma una cintura spaventosa e deprimente intorno alle moderne città in espansione [...]. E' necessario invece definire in qualche modo l'area delle nostre città e, nel caso di grandi città, definire e separare le nuove aree dai sobborghi"[97]. E' principalmente un problema estetico: "...fissare un limite preciso all'espansione della città e della campagna, evitando così quel bordo irregolare di mucchi di rifiuti e di costruzioni abbandonate che attualmente deturpa l'accesso a quasi tutte le nostre città"[98]; anche la soluzione proposta è vista sotto il profilo estetico, fondandosi sul modello ottocentesco dei *boulevard*, "...viali, o cinture verdi, che, in un certo senso, interrompono e definiscono la città al pari delle vecchie mura"[99].

Un aspetto particolarmente interessante del pensiero di Unwin è la proposta di utilizzare gli spazi aperti ai margini degli agglomerati urbani per rispondere alle esigenze ricreative della popolazione, compensando così la mancanza interna alle città. Nel suo *First Report of Greater London Regional Planning Committee* del 1929 egli evidenzia le carenze di *open space*[100] stimando la necessità di duecentocinquanta chilometri quadrati di spazio aperto ai margini di Londra per servire i suoi nove milioni di abitanti e introducendo un primo standard di dotazione verde che identifica in sette acri (pari a due virgola ottantatre ettari) ogni mille abitanti. Nel sistema del verde londinese immaginato da Unwin, però, gli *open space* non sono esclusivamente di

[96] RAYMOND UNWIN, op. cit., 1971, pag. 141.
[97] RAYMOND UNWIN, op. cit., 1971, pag. 137.
[98] RAYMOND UNWIN, op. cit., 1971, pag. 141.
[99] RAYMOND UNWIN, op. cit., 1971, pag. 140.
[100] Il piano distingue tra *open land* cioè "area non ancora edificata" e *open space* che significa "area ricreativa". Il termine *open space* risale alla metà del secolo XIX ed è definito dal *Metropolitan Open Spaces Act* del 1877 che individua modalità di acquisizione e gestione di questi spazi e dall'*Open Spaces Act* del 1906, che lo definisce come "terreno, sia intercluso che libero, nel quale non vi sono edifici o la cui superficie è coperta da costruzioni per non più di un ventesimo, e la parte rimanente è disegnata come un giardino o utilizzata per attività ricreative o per collegare terre abbandonate ed inoccupate". Cfr. http://www.londonlandscapeweb.gre.ac.uk

proprietà pubblica, ma ipotizza una quota di aree private, pari addirittura a tre quarti del patrimonio complessivo. Egli propone inoltre che il terreno sia acquistato dalle autorità locali per formare una ghirlanda verde continua – il *Green Girdle* - attorno alla città, ampia tre-quattro chilometri; con il *Green Belt Act* inizia l'acquisizione pubblica della cintura, sebbene ancora ampi spazi non siano collegati tra loro e neppure destinati alle attività ricreative. La proposta di Unwin inquadra il concetto di cintura verde in termini di spazio aperto legato alle esigenze di svago e tempo libero.

Il Council for the Preservation of Rural England (Cpre)[101] fornisce una prospettiva diversa e complementare alla proposta di Unwin. Riflettendo sulle considerazioni del *Rapporto Scott*, documento realizzato in tempo di guerra sull'utilizzazione delle aree rurali e promosso dalla diffusione fisica delle aree urbane che in quel tempo rappresentava una grave minaccia per paesaggio agricolo[102], gli esponenti del Cpre si oppongono al modello di cintura verde perseguito dai discepoli di Howard ritenendo che questo non avrebbe altro che aumentato le pressioni sulla città. Le raccomandazioni del rapporto considerano che l'autorità di pianificazione locale debba determinare quando una città raggiunge le sue dimensioni massime e diventa quindi necessaria la definizione di una fascia libera a delimitarla.

La cintura verde è concepita come un tratto di campagna ordinaria di ampiezza variabile attorno alla città, in cui persistono attività agricole e forestali dove il contadino, qui come altrove nel territorio rurale, è il custode del paesaggio. La sua estensione (accanto alle aree agricole e forestali vi sono anche campi da golf e spazi ricreativi) dovrebbe essere concordata con Ministero dell'Agricoltura con l'obiettivo di conservare un terreno agricolo di buona qualità e ampie zone forestali sia scenicamente attraenti che economicamente produttive. L'idea di cintura verde proposta dal Cpre, quindi, sottolinea la supremazia dell'uso agricolo all'interno di una struttura privata di custodia che garantisce la qualità delle risorse naturali.

Figura 31. Tre diagrammi degli *open space* proposti da Unwin: "Lo standard proposto per il gioco, un decimo dell'area più sette acri per mille persone, è mostrato in scala nella serie di cinture dentro i confini esterni di ciascun area o cerchio, su uno sfondo di sviluppo edilizio potenziale"; "Gli *open space* su uno sfondo di territorio potenzialmente urbanizzabile"; "Le aree costruibili su uno sfondo di *open land*". Figure 32 e 33. Il *Green Girdle*, evidenziato come insieme di aree libere su uno sfondo di territorio potenzialmente edificabile, contrapposto allo schema delle aree edificabili pianificate su uno sfondo di *open land*.
Fonte: RAYMOND UNWIN, *Greater London. Regional Planning Committee. First Report December 1929*, Knapp, Drewett & Sons Ltd., London 1929, pagg. 12, 16 e 17.

[101] Le politiche che si sono originate negli anni Quaranta e Cinquanta hanno avuto origine dall'intesa attività dei filantropi vittoriani nel processo di rinnovamento della pianificazione della città ma anche di gruppi come il Council for the Preservation of Rural England (Cpre) o il Town and Country Planning Association (Tcpa) che hanno giocato un ruolo considerevole per l'affermarsi del concetto di cintura verde. Il Town and County Planning Association pubblica l'omonima rivista, diretta da F.J. Osborn, uno dei più attivi discepoli di Howard (l'Associazione deriva infatti dalla Garden Cities and Town Planning Association), sulle cui pagine si discute con fervore l'esigenza di una riforma della legislazione urbanistica.
[102] *Report of the Expert Committee on Land Utilization in Rural Areas*, HMSO, London 1942.

Le diverse prospettive ed approcci di coloro che hanno animato il dibattito della prima metà del XX secolo, sono stati considerati e in parte riconciliati nel pensiero di Abercrombie. Patrick Abercrombie sostiene uno sviluppo urbano su un *green background* proponendo una serie di cinture verdi: un *cordon sanitaire* circonda la città per una profondità di dieci-sedici chilometri "separando la campagna minacciata dalla città minacciosa" (*The Green Belt Ring*); cinture minori, ampie due o tre chilometri i cui terreni sono principalmente dedicati alle attività ricreative, sono poste attorno alle città esistenti e a quelle nuove nella fascia della campagna più aperta (*Outer Country Ring*). Se la prima cintura ha finalità igieniche e di contenimento dell'urbanizzazione e le seconde ricreativa, una terza cintura verde ha funzione scenica ed è messa in pratica, ad esempio, per limitare lo sviluppo ai piedi delle colline. Le tre tipologie formano un sistema di parchi continuo e consequenziale, costituito da quattordici componenti, a cominciare da aree urbane per il gioco fino a raggiungere la soglia dell'Inghilterra rurale. Il concetto di cintura verde di Abercrombie è vicino a quanto proposto dal Cpre, di cui in questo periodo egli era presidente e al *Rapporto Scott*, richiamato dall'ipotesi del "cordone sanitario" per la protezione delle aree agricole. Il disegno di Abercrombie non solo raggiunge un compromesso accettabile tra i vari operatori proponenti nuove forme per la città, ma anche tra gli opposti gruppi politici coinvolti.

La proposta di Abercrombie è segnata dalla preoccupazione di modellare la forma urbana controllandone lo sviluppo. Nel *Greater London Plan* egli cerca la decentralizzazione e la distribuzione delle attività, ma presuppone che non vi sia alcuna crescita complessiva della popolazione: la cintura verde è parte integrante di una strategia per disperdere oltre seicentomila abitanti dall'area congestionata della Contea di Londra e altri quattrocentoquindicimila provenienti dal resto dell'area.

In riferimento dunque alle tre principali concezioni di cintura verde nella storia inglese, possiamo osservare che se Howard cerca di massimizzare contemporaneamente l'accessibilità e la qualità ambientale in una situazione di crescita alla fine dell'era Vittoriana, la proposta di Unwin può essere ricollegata alla sua attività come architetto capo al Ministero della Sanità e presidente di una commissione preposta allo studio dei problemi delle aree urbane insalubri; l'idea di Abercrombie è invece legata alla necessità di una chiara separazione della città dalla campagna per il raggiungimento degli obiettivi multipli che egli attribuisce alla pianificazione: bellezza, salute e convenienza. Alla metà del XX secolo il concetto di cintura verde si adattava bene al linguaggio del tempo rappresentando un'idea apparentemente semplice, ricca di promesse e facile da afferrare.

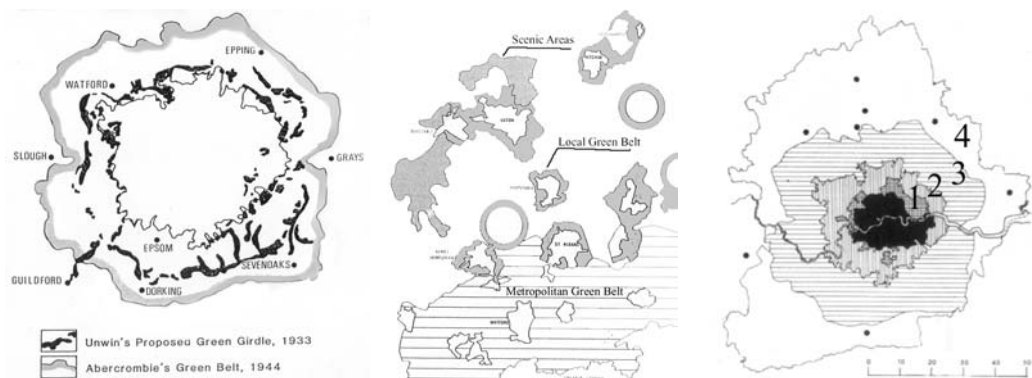



Figura 34. L'estensione del *Green Girdle* proposto da Unwin confrontato con la *Green Belt* prevista da Abercrombie. Figure 35 e 36. Schematizzazione delle tre tipologie di cinture verdi proposte da Abercrombie: *Metropolitan Green Belt*, *Local Green Belt* e *Scenic Areas*. *Greater London Plan* di Abercrombie e Forshaw, 1944: la crescita urbana è bloccata, si ampliano le cittadine esistenti [*country towns*] e si realizzano le nuove comunità satellite [*new towns*] per ospitare l'eccesso di popolazione in un "*background of continuous open countryside*". Londra è descritta attraverso quattro anelli concentrici che sono misurati in termini di densità edilizia: 1) *the Inner Urban Ring,* con l'area della Contea di Londra (in nero), caratterizzato da una elevata densità; 2) *the Suburban Ring*, la zona dei sobborghi; 3) *the Green Belt,* la fascia di verde; 4) *the Outer Country Ring,* per collocare le *new towns*.
Fonti: MARTIN ELSON, *Green belts: conflict mediation in the urban fringe*, Heinemann, London 1986, pagg. 5, 7 e LEONARDO BENEVOLO, *La città nella storia d'Europa*, Laterza, Roma 1993, pag. 20.

La cintura verde come strumento di pianificazione nazionale

L'idea di preservare il territorio agricolo dallo sviluppo urbano tramite l'acquisizione pubblica e destinarlo alle esigenze ricreative degli abitanti risale agli anni Trenta. La prima proposta di provvedere ad una riserva di spazi aperti attraverso la realizzazione di una *green belt* o di un *green girdle*, risale al *Greater London Regional Planning Committee* del 1935, quando il London County Council ottiene due milioni di sterline dal Governo per costituire un sistema di spazi aperti pubblici, non necessariamente continui ma accessibili ai londinesi, mettendo così in pratica l'idea di Unwin. L'anno successivo circa settemilatrecento ettari di terreno sono già acquistati o sono in corso di acquisizione sia per il valore ricreativo o la bellezza naturale, ma soprattutto in virtù della loro posizione. La necessità di proteggere dal possibile sviluppo industriale e residenziale i territori intorno a Londra conduce all'emanazione del *Green Belt Act* del 1938, tuttora vigente: dichiarati *green belt land* solo uno speciale premesso ministeriale può consentire ai territori di tornare edificabili. Successivamente, il *Town and Country Planning Act* del 1947 consente alle autorità locali di incorporare le proposte delle cinture verdi nei loro primi piani di sviluppo e permette di evitare le acquisizioni per mantenere i territori liberi grazie all'introduzione della facoltà di rifiutare permessi di costruzione per insediamenti inappropriati, individuando forme di compensazione a carico del Governo per indennizzare i proprietari del mancato sviluppo[103]. La codificazione di questa politica e la sua estensione a livello nazionale si ha con la Circolare 42 del 1955 attraverso cui si intende rispondere alla necessità urgente di controllare la crescita delle aree urbanizzate, sebbene non si indichi una dimensione minima delle città che vi debbano ricorrere. Tre sono gli obiettivi principali per il mantenimento di una zona rurale periurbana: controllare la crescita di un'area costruita; impedire a città vicine di fondersi l'una con l'altra; preservare i caratteri specifici di una città. La circolare chiarisce che le cinture verdi rappresentano fondamentalmente uno strumento della pianificazione; tutti e tre i criteri guardano alla città, senza far menzione a nessuna particolare bellezza dei luoghi, a finalità ricreative, di incentivazione dell'agricoltura o altri usi dei territori protetti. La necessità di una cintura verde attorno ad una città è fortemente determinata dall'atteggiamento anti-urbano tipico della cultura anglosassone unito ad un sentimento di fiducia nella capacità della società di potenziare gli standard ambientali.

Dagli anni Cinquanta la cintura verde rappresenta un *leitmotiv* della pianificazione inglese anche se ha vissuto momenti di decadenza. La prima durante gli anni Sessanta. In un periodo di rapida crescita urbana sembra inconcepibile che il concetto apparentemente statico di cintura verde possa sopravvivere, in particolare perché il modello è messo a punto per una situazione del tutto atipica come quella londinese. Sebbene molte cinture verdi siano definite nella loro prima estensione fin dalla metà del secolo, nessuna di esse è formalmente approvata fino agli anni Settanta. Attualmente in Inghilterra esistono quattordici cinture verdi, di carattere e dimensioni variabili - da oltre cinquecentomila ettari quella londinese a settecento ettari di Burton-on-Trent - per un totale di un milione e seicentocinquantamila ettari, circa il tredici percento del territorio nazionale[104]. Una seconda crisi si verifica negli anni Ottanta quando diventano evidenti i limiti delle cinture verdi come strumenti per il controllo dell'urbanizzazione, mettendo in luce la necessità di revisionare lo stesso concetto. Negli anni Novanta proliferano le proposte di sottrazione di territori per localizzare nuove

[103] La legge istituisce tre importanti elementi: la nazionalizzazione del diritto di proprietà e l'introduzione di un'indennità da retribuire per il mancato sviluppo; l'obbligo per le autorità locali di preparare piani di sviluppo ventennali in cui evidenziare le aree destinate all'agricoltura e agli spazi aperti ricreativi; la definizione di regole che determinano quando i proprietari proponenti un certo sviluppo debbano richiedere un permesso.

[104] A Cambridge, ad esempio, l'idea di contenere l'urbanizzazione con una cintura verde emerge negli anni Trenta, i primi confini sono disegnati nel 1954 e compresi nel Development Plan del 1965; il Green Belt Local Plan è adottato dal Cambridgeshire County Council nel 1992. A York, invece, sebbene una cintura di verde esista dagli anni Cinquanta, solo nel 1980 il North Yorhshire County Structure Plan stabilisce formalmente la sua estensione - "…sei miglia dal centro di York…" ed i suoi confini sono tracciati dal County Council nel Green Belt Local Plan del 1992.

espansioni urbane nelle principali città come Cambridge o Edinburgo. Nello stesso periodo una ricerca dichiara che la strategia nazionale ha fallito la risposta alle domande economiche e sociali contemporanee, evidenziandone quattro debolezze[105]: aver limitato e condizionato lo sviluppo economico in luoghi e regioni sfavorite che invece avrebbero necessitato il potenziamento; essere state un debole strumento di pianificazione strategica regionale; aver forzato e indotto la crescita urbana al di là della fascia verde; avere avuto scarsa attenzione per il carattere di *open land* e nel promuovere usi ricreativi. Lo studio si conclude mettendo in evidenza la necessità di sviluppare una alternativa alle cinture verdi che sia politicamente accettabile, meno rigida verso le nuove espansioni e più sensibile alle attuali urgenze di protezione e potenziamento della qualità ambientale e paesistica. Oggi anche questo secondo momento di difficoltà sembra superato e la cintura verde continua a caratterizzare le scelte di piano, nonostante il tema animi il dibattito con importanti proposte di revisione come quella recentissima del Dipartimento allo Sviluppo scozzese[106].

Fin dalla loro istituzione, questi strumenti presentano alcune difficoltà legate al fatto che spetta al Ministry of Housing and Local Government l'approvazione dei *County Development Plans*, nei quali è individuata l'area destinata a cintura verde. Questi piani di sviluppo su base ventennale predisposti dalle Contee sono sottoposti a revisione quinquennale e sono soggetti generalmente a centinaia di ricorsi ogni anno per la mancata concessione di permessi di costruzione all'interno della cintura verde. Spetta sempre al Ministero, inoltre, concedere permessi speciali per la costruzione di scuole, cimiteri ed impianti a rete nei territori di cintura. La pressione insediativa assume forme esasperate negli anni Settanta quando ancora ben poche cinture verdi sono riuscite ad affermarsi, ma anima anche la scena attuale dove le spinte alla cancellazione della cintura verde, principalmente per la realizzazione di nuove aree residenziali e attrezzature, non solo provengono dagli investitori privati, ma sono interne alle stesse istituzioni locali[107]. I dati forniti sono contrastanti e secondo alcune fonti le cancellazioni dello *status* di cintura verde per consentire nuovi sviluppi edilizi rappresentano solo lo zero virgola zero sei percento dell'area totale delle cinture[108].

Recentemente è intervenuto sul tema il Royal Town Planning Institute (Rtpi) con la richiesta di una politica più flessibile e la necessità di una modernizzazione[109]; sulla stessa posizione si mostra il Town and Country Planning Association (Tcpa) sostenendo che la natura troppo restrittiva delle cinture verdi contrasta con le politiche di sviluppo urbano. Infatti, "…in alcune parti del paese le cinture verdi inibiscono un appropriato sviluppo sostenibile delle aree urbane e spesso limitano le opportunità di ridurre fenomeni di esclusione sociale"[110]. A queste dichiarazioni si oppongono il London Green Belt Coucil (Lgbc) e il Council for the Preservation of Rural England (Cpre) sostenendo che la necessità di una maggiore sensibilità al problema degli alloggi a basso costo non deve essere confusa con concedere la cintura verde all'*urban sprawl*.

105 Cfr. JOHN HERINGTON, *Beyond greenbelts. Managing urban growth in the 21 century*, Jessica Kingsley Publishers, London 1990.

106 Cfr. GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEKERS, HARRY SMITH, *Review of Green Belt Policy in Scotland*, Research Report to Scottish Executive Development Department, The Stationery Office, Edinburgh 2004. Un'altra ricerca, che contiene un importante contributo critico alle *Planning Policy Guidance* del 1995, è realizzata nel 1999 sull'East Midland e pubblicata sul sito web del Department of Environment, Transport and the Regions. Cfr. Baker Associates, *Strategic Sustainability Assessment of Nottingham–Derby Green Belt in the East Midland Region*, 2000, Research Report (1999), http://www.planning.dtlr.gov.uk

107 Nelle *News* di molte organizzazioni di volontariato che dalla metà degli anni Cinquanta si sono costituite proprio per seguire la realizzazione e il mantenimento delle cinture verdi - come il North Mymms District Green Belt Society per l'area londinese - si denunciano tentativi di aggressione alle *green belts*. Tra questi si citano solo a titolo esemplificativo la recente proposta per un nuovo stadio nella cintura verde di Oxford o di una lottizzazione residenziale in un'area appositamente sottratta dalla *green belt* a Stevenage.

108 Cfr. IAN TAYLOR, *The Green Belt and possible impact of Government policies*, htpp://www.political.co.uk

109 Cfr. Royal Town Planning Institute (Rtpi), *Modernizing Green Belt*, May 2002, relazione consultabile anche su http:// www.rtpi.org.uk/editorial/2002/q2/27052002.htlm

110 Town and Country Planning Association (Tcpa), *Policy Statement: Green Belts*, May 2002, relazione consultabile anche su http://www.tcpa.org.uk

Il dibattito si appunta su alcune questioni chiave: il limite temporale delle cinture verdi che l'Rtpi vorrebbe fosse pari alle altre politiche di pianificazione locale, mentre l'Lgbc ritiene indispensabile salvaguardare nel loro valore di previsione a lungo termine, perché solo così in grado di garantire quella stabilità indispensabile a sottrarle alle mire della speculazione[111]; le responsabilità sulla designazione delle cinture e delle eventuali espansioni, che l'Rtpi suggerisce di demandare al controllo regionale mentre l'Lgbc ritiene mantenere a scala nazionale[112]; le motivazioni per la creazione delle cinture, che attualmente dipendono solo dalla localizzazione ai margini dell'urbanizzazione e non dalle caratteristiche paesistiche. Su questo tema l'Rtpi sollecita che la designazione sia legata alla qualità del paesaggio, affermazione che anche il Tcpa condivide, sottolineando la necessità di rafforzare gli usi del suolo previsti all'interno della cintura verde secondo le direttive nazionali, quali la forestazione, l'agricoltura, la conservazione della natura[113]. Altri due temi di discussione sollevati dalle due istituzioni appaiono particolarmente significativi: la richiesta che vi sia una differenziazione di approcci in aree differenti della cintura verde[114] e l'incoraggiamento ad introdurre politiche che fanno riferimento a *strategic gaps* o *green wedgs*[115].

Inghilterra	*ettari*
Tyne and Wear	53.000
York	35.400
South and West Yorkshire	251.300
North West	249.500
Stoke-on-Trent	44.100
Nottingham and Derby	62.000
Burton and Swadlincote	700
West Midlands (Manchester)	229.800
Cambridge	26.700
Gloucester and Cheltenham	7.000
Oxford	35.000
London	514.300
Avon	68.400
SW Hampshire and SE Dorset	82.300
	1.650.000

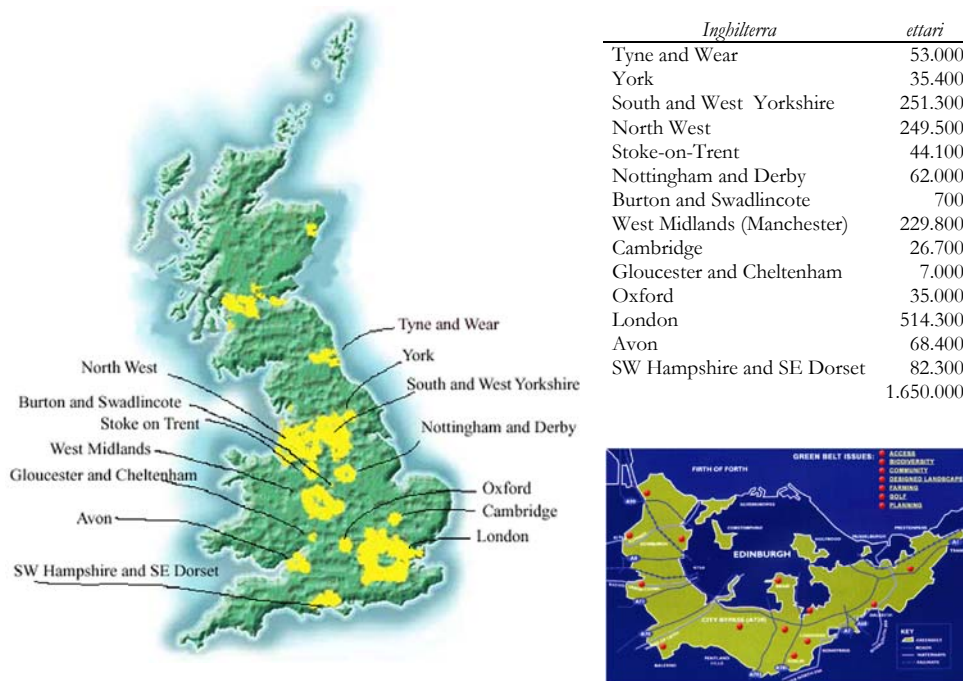



Figure 37 e 38. Distribuzione delle quattordici cinture verdi approvate in Inghilterra e relativa tabella che mostra l'estensione. I dati sono stati aggiornati nel 1997 in base a una misurazione digitalizzata dei confini rilevati sulle cartografie di piano commissionata dal Transport Local Government Regions (Dtlr). Il valore dell'area londinese esclude la *Metropolitana Open Land* (quattordicimila settecento ettari). All'elenco si aggiungono le *green belts* delle città scozzesi di Aberdeen, Dundee (abolita nel 1980), Glasgow e Edinburgo (in figura).
Fonte: http://www. dtlr.gov.uk (rielaborazione) e http:// www.edinburg.gov.uk

[111] "…fare delle cinture verdi una politica a breve termine, limitandola alla durata di ogni piano (che secondo i recenti indirizzi del Governo, dovrebbe essere revisionato ogni tre anni) distruggerebbe la stabilità che esse garantiscono […] incrementano le pressioni degli speculatori..." The London Green Belt Council (Lgbc), *Notes*, June 2002, http://www.greenbeltsociety.org.uk.
[112] "...le cinture verdi devono rimanere una politica nazionale con standard nazionali, non soggetta a manipolazioni regionali…". Lgbc, op. cit., 2002, pag. 1.
[113] "Il ruolo positivo degli usi del suolo previsti dalla PPG2 dovrebbe essere sottolineato […] le politiche locali dovrebbero provvedere a fornire adeguati spazi per la ricreazione e lo sport, per la conservazione della natura, agricoltura, forestazione…". Tcpa, op. cit., 2002, pag. 1.
[114] "…la politica sulle cinture verdi dovrebbe adottare un tocco più leggero, permettendo approcci diversi in aree differenti". Rtpi, op. cit., 2002, pag. 2, *A summary*.
[115] "…incoraggiare politiche relative a vuoti strategici e cunei verdi in sostituzione della diffusione generalizzata delle cinture verdi considerate una politica non più appropriata". Tcpa, op. cit., 2002, pag. 2.

Se da un lato le argomentazioni delle due istituzioni inglesi sono condivisibili in quanto mosse dalla volontà di rendere la politica sulle *green belt* maggiormente flessibile cioè più strettamente legata alla realtà e alla scala di intervento locali e meno sovra-imposta, dall'altro è facilmente percepibile il rischio intuito dal London Green Belt Council e cioè che la strategia delle cinture verdi perda la propria forza se messa al pari delle altre politiche urbane diventando oggetto di contrattazione sotto le pressioni degli interessi speculativi[116] e diminuendo la propria importanza come strumenti di salvaguardia. In merito invece all'utilizzazione di modelli diversi dalla cintura, il London Green Belt Council scrive: "…riteniamo utile creare *green wedges* e *strategic gaps* all'interno delle cinture verdi esistenti ma non dobbiamo dimenticare che vi sono sempre stati [si cita Epping Forest e Hackney Marshes verso London Est End]. Dobbiamo preservare questi cunei verdi così come la cintura «circolare». Il problema è che quando gli urbanisti parlano di *green wedges* essi non indicano tanto cunei verdi di campagna in direzione della città quanto i cunei grigi di mattoni che dalla città penetrano nella campagna"[117].

Attualmente la pianificazione delle *green belt* in Inghilterra è regolata dalle *Planning Policy Guidance Note 2* (PPG2)[118], direttive nazionali messe a punto dal Dipartimento dell'Ambiente nel 1995, rivedendo l'edizione del 1988, nelle quali accanto agli obiettivi tradizionalmente individuati per la creazione di una cintura verde – il contenimento dello *sprawl,* la limitazione della possibile fusione di centri urbani vicini e il mantenimento dei caratteri storici delle città - si introducono altre motivazioni quali la salvaguardia dell'identità della campagna, ma soprattutto un concetto, del tutto contemporaneo, rivolto alla riqualificazione urbana e al recupero e riuso delle aree abbandonate[119]. La designazione di un territorio attorno alla città come *green belt* non è quindi condizionata dalla bellezza dei luoghi; l'affermazione che "…la qualità di un paesaggio non è rilevante ai fini dell'inclusione dentro la cintura verde …"[120] è di grande importanza per comprendere il carattere peculiare delle cinture verdi inglesi. Nelle PPG2 per la prima volta si indicano, accanto ai cinque obiettivi sopra esposti, sei finalità a cui destinare gli usi del suolo dei territori inclusi:
1. provvedere alla possibilità d'accesso all'aperta campagna per gli abitanti della città;
2. fornire possibilità di sport all'aperto e ricreazione in luoghi vicino alle aree urbane;
3. mantenere e valorizzare i paesaggi di pregio vicino ai luoghi abitati;
4. recuperare gli spazi danneggiati e derelitti intorno alle città;
5. assicurare l'interesse per la conservazione della natura;
6. conservare il territorio all'agricoltura, silvicoltura ed altri usi appropriati.

Questa duplice articolazione tra gli obiettivi per la designazione di una cintura verde e gli obiettivi di uso di tali territori, è un aspetto particolarmente significativo che mette in luce come le *green belt* siano principalmente strumenti di pianificazione volti al contenimento dell'urbanizzazione e secondariamente alla tutela del paesaggio e al soddisfacimento delle

[116] "…l'Rtpi guarda le cinture verdi dal solo punto di vista dell'urbanistica […] nonostante la sua asserzione che le cinture verdi sono un elemento della politica urbana e non sono create per la protezione della campagna, la realtà è che esse sono necessarie ad entrambi gli scopi…" Lgbc, op. cit., 2002, pag. 2. Queste parole sono la risposta a quando scritto dal Rtpi: "Un altro fraintendimento, probabilmente dovuto al fatto che le cinture verdi sono generalmente costituite da aree agricole dove ogni nuova edificazione è scoraggiata, è quello che le cinture verdi sono intese come politica di protezione della campagna. La realtà è invece che esse sono concepite come uno strumento delle politiche urbane per contenere la diffusione insediativa, incoraggiare la rigenerazione urbana, proteggere la configurazione delle città storiche". Rtpi, op. cit., 2002, pag. 5.
[117] Lgbc, op. cit., 2002, pag. 3.
[118] Cfr. Department of Environment, *Planning Policy Guidance Note 2 (PPG2), Green belts,* London revised January 1995, http://www.planning.dltr.gov.uk/ppg/ppg2/index.htm. In Scozia le politiche sono sostanzialmente simili, leggermente antecedenti e fanno riferimento a due documenti: Scottish Office Development Department, Circular 24/1985, *Development in the Countryside and Greenbelts* e *NPPG3-Land for Housing*, November 1996, entrambi consultabili su http://www.scotland.gov.uk. Nell'Irlanda del Nord si attende una revisione delle indicazioni contenute in *A Planning Strategy for Rural Norther Ireland* del 1993, consultabile su http://www.doeni.gov.uk. Nel Galles, dove la prima cintura verde proposta è quella recentissima di Cardiff (2003), le ultime direttive si rintracciano in *Plannign Policy Wales*, March 2002, http://www.wales.gov.uk.
[119] Cfr. Department of Environment, op. cit., 1995, pag. 2, *Purpose of including land in Green Belt.*
[120] Ibidem.

esigenze ricreative della popolazione. In particolare si afferma che le cinture verdi "…possono dare forma a modelli di sviluppo a scala regionale e sub-regionale […] e contribuire all'individuazione di modelli sostenibili di sviluppo urbano"[121]. E' a livello regionale che è possibile mettere a fuoco politiche di carattere strategico che costituiscono il riferimento più generale per le cinture poiché queste hanno caratteri spazio-temporali che trascendono i normali aspetti trattati dai piani strutturali e locali.

La creazione di una cintura verde risponde ad una strategia che deve essere valutata a livello complessivo (attraverso *Regional/Strategic Guidance* o *Structure Plan*) e che rappresenta una forma di pianificazione non ordinaria; solo infatti in casi in cui la crescita della città è considerata eccezionale e le normali politiche insufficienti a controllare la pressione insediativa, si considera il ricorso alla cintura verde. Le *green belts* sono istituite attraverso piani di sviluppo [*Development Plans*] mentre l'estensione generale è fissata attraverso i piani strutturali [*Structure Plans*][122]. Le *regole* di gestione sono prescrizioni e limiti all'edificabilità. Le generali politiche di controllo dell'urbanizzazione nelle aree rurali valgono qui con maggior forza: nuovi edifici possono essere consentiti solo a servizio dell'agricoltura e selvicoltura, per attrezzature ricreative e sportive all'aperto, per cimiteri; sono ammessi limitati ampliamenti ed alterazioni edilizie e limitate estensioni di villaggi esistenti; è consentita l'attività estrattiva a condizione di mantenere standard ambientali elevati e operare interventi di ripristino dei luoghi.

Una volta approvata la delimitazione della cintura verde, questa può essere alterata solo in circostanze speciali e dopo aver verificato le opportunità di sviluppo all'interno dell'area urbana o fuori i confini stessi della cintura. Nel tracciare i limiti della *green belt* le direttive raccomandano che siano fatte adeguate valutazioni prima di includervi terreni adiacenti alle aree urbanizzate o rimasti interclusi, per evitare che in futuro questi siano sottoposti a pressioni insediative, consentendo così eventuali futuri ampliamenti: "…se i confini sono disegnati troppo stretti attorno agli insediamenti esistenti, potrebbe non essere possibile mantenere il grado di permanenza che la cintura verde deve avere. Questo svaluterebbe il concetto stesso di cintura [caratteristica essenziale delle cinture verdi è infatti la *permanenza*] e ridurrebbe il valore dei piani locali nel fare adeguate previsioni per gli sviluppi futuri […]. I confini debbono essere chiaramente definiti, usando ogni elemento naturale ed artificiale riconoscibile come strade, corsi d'acqua, margini di boschi, filari di alberi. Confini ben definiti a lungo termine aiutano ad assicurare il valore agricolo, forestale e ricreativo dei territori di cintura, al contrario una definizione dei confini meno sicura rende difficile ad agricoltori e proprietari terrieri in genere, di mantenere e valorizzare i propri terreni"[123].

In merito al problema centrale della gestione, le *Planning Policy Guidance* forniscono solo generiche considerazioni riguardo alla necessità che le autorità locali assistano i proprietari terrieri attraverso organizzazioni di volontariato come il Groundwork Trust, strutture pubbliche come il Countryside Commission o il Forestry Commission e, laddove esistono terreni abbandonati e liberi, attraverso English Partenrship.

Strumenti alternativi alle cinture verdi: rural buffer, strategic gap e green wedge

"In corrispondenza di tutte le arterie principali (d'ora in poi destinate, speriamo, a trasformarsi in grandi viali alberati) e attorno ad ogni stazione ferroviaria suburbana, l'urbanista predispone il suo villaggio-giardino […]; ma noi […] dobbiamo stare attenti a evitare che questi sobborghi, crescendo, finiscano per fondersi, come in passato è accaduto

[121] Department of Environment, op. cit., 1995, pag. 1, *Intentions of policy.*
[122] Lo *Structure Plan,* generalmente redatto dai County Councils, è composto da una relazione scritta e da una serie di annotazioni relative a strategie di intervento che sono rese operative attraverso il *Local Plan,* generalmente curato dai District Councils per fornire più dettagliate politiche di sviluppo. Nelle aree metropolitane *Unitary Development Plans* sostituiscono i piani locali e strutturali.
[123] Department of Environment, op. cit. 1995, pag. 3, *Defining boundaries.*

anche troppo spesso; se il loro sviluppo sarà bene impostato, essi faranno come il fiore, che si apre a stella, con foglie verdi alternate ai petali dorati"[124].

Questa descrizione di Patrick Geddes sembra evocare un sistema radiale di penetrazione della campagna nella città, sebbene il biologo scozzese non abbia mai fatto esplicitamente riferimento ad alcun tipo di modello considerando la città nel suo valore di fatto unico e irripetibile. L'immagine ci invita però a considerare alcune prospettive.

L'uso di strumenti alternativi alle cinture verdi che forniscono un grado di protezione inferiore, comunque afferente ad un livello distinto rispetto le normali politiche di pianificazione, è stato proposto per la prima volta alla fine degli anni Novanta nelle *Planning Policy Guidance* sulle aree rurali (PPG7) in cui si afferma che, nel rivedere i loro Piani di sviluppo, le autorità locali possono designare cinture verdi, aree di particolare interesse (Aonb) o *strategic gap* e *green wedge*, riconoscendo agli ultimi la capacità di definire la forma delle città[125]. In questi stessi anni sono condotte alcune ricerche che, basate sull'analisi di esperienze di amministrazioni locali[126], mirano a definire come politiche rivolte a tali strumenti alternativi siano più efficaci di quella tradizionale, venendo incontro così alle sollecitazioni del dibattito in merito a una maggiore flessibilità.

Lo studio condotto nel 1999 dalla Oxford Brookes University su vari *Structure Plans* locali, in particolare nell'Inghilterra del Sud, che hanno adottato politiche alternative alle cinture, sebbene spesso non per scelta consapevole ma piuttosto in seguito al diniego ottenuto per la mancanza di "circostanze speciali" necessarie alla designazione di una cintura, ha messo in luce le principali caratteristiche di *strategic gap*, *rural buffer* e *green wedge*. Essi coinvolgono in genere un'area più ridotta rispetto a quella delle cinture verdi e non hanno lo stesso carattere di permanenza ma la durata delle altre politiche previste dal piano strutturale. Questo aspetto è particolarmente importante in quanto non sono considerate politiche a lungo termine ma modificabili in funzione del trasformarsi delle condizioni locali e della necessità di trovar luogo a nuovi insediamenti e dunque maggiormente *flessibili* perché aperte a possibili aggiustamenti nel corso delle revisioni dei piani strutturali.

Dei tre diversi strumenti sono evidenziate le finalità principali:

- gli *strategic gaps* sono volti a proteggere gli insediamenti, separarne le diverse identità e contrastare la diffusione urbana; conservare la forma dei nuclei esistenti mantenendo l'*openness* del territorio periurbano ed il carattere insediativo misto urbano-rurale; garantire benefici fisici e psicologici nel disporre territori liberi con funzioni ricreative e sceniche vicino ai luoghi di vita della popolazione. Possono essere anche strisce molto sottili di territorio, in particolare in presenza di un insediamento centrale di una notevole consistenza;
- i *rural buffers* possono essere utilizzati quando si richiede che la politica di contenimento investa un'area geografica più ampia, dove oltre la città principale vi sono villaggi e piccole realtà urbane di cui si vuole mantenere l'identità. Sono finalizzati ad evitare la fusione di tutti gli insediamenti vicino ad una città fino a quando non è decisa una direzione di sviluppo a lungo termine;
- i *green wedges* penetrano all'interno delle aree urbane ed hanno come obiettivi proteggere i territori liberi di importanza strategica, aiutando a modellare la crescita urbana come questa progredisce; preservare e incrementare i corridoi di naturalità tra le aree urbane e la campagna; garantire aree ricreative facilmente raggiungibili dai cittadini.

[124] PATRICK GEDDES, *Cities in evolution*, Ernest Benn Limited, Edinburgh 1915, trad. ita. Laura Nicolini, *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano 1970.

[125] Cfr. Department of Environment, *The Countryside Environmental Quality and Economic and Social Development, PPPG7 Revised*, HMSO, London 1997, paragrafo 4.16. Non si trovano invece indicate politiche alternative nella proposta del Governo di revisione delle direttive regionali, in cui si riafferma il ruolo delle cinture verdi. Cfr. Detr, Revision of Planning Policy Guidance Note 11, *Regional Planning*, Public Consultation Draft, London 1999.

[126] La ricerca condotta dal Planning Policy Research Group mostra come diciassette Contee abbiano adottato *green wedge*, *strategic gap* o politiche similari che forniscono un livello di protezione più elevato rispetto a quello proprio delle aree rurali. Hampshire, West Sussex e Kent hanno utilizzato *strategic gap,* mentre Leicestershire, Lincolnshire, Norfolk hanno optato per *green wedge* e Wiltshire, Sufflok e Gloucestershire per *rural buffer*. Cfr. CHARLES STEENBERG, *Strategic Gap And Green Wedge Policies In Structure Plans, Preliminary Findings of a Survey of Structure Plan Authorities*, unpublished report, Oxford Brookes University 1999.

Figura 39. Caratteristiche principali e diversità dei tre modelli: *strategic gap, rural buffer, green wedge.*
Fonte: Oxford Brookes University, *Strategic gap and green wedge policies in structure plans: main report*, Research Report sul sito http://www.detr.gov.uk, under Planning January 2001, pagg. 38-40.

Gaps	*Obiettivi*	Proteggere i caratteri distintivi delle aree urbane e evitarne la saldatura
	Localizzazione	Fra aree urbane di dimensioni considerevoli
	Dimensione	Generalmente fino a due miglia di profondità, non più di quanto necessario alla protezione in presenza di un rischio reale di saldatura degli insediamenti
	Durata	Stessa durata temporale dello *Structure Plan*
	Capacità di controllo	Controlli rigorosi in grado di mantenere il territorio libero, simili alla *green belt*
Buffers	*Obiettivi*	Proteggere la campagna e evitare la saldatura dei nuclei urbani
	Localizzazione	Attorno alle maggiori città con un elevata propensione alla crescita, tra le città e gli insediamenti limitrofi più piccoli, inclusi i villaggi
	Dimensione	Fino a cinque miglia di profondità
	Durata	Può essere rivisto in fase di revisione dello *Structure Plan*
	Capacità di controllo	Limita i maggiori sviluppi urbani, permette insediamenti di tipo rurale a piccola scala, incluse le fattorie
	Altri	La politica può essere abbandonata o tradursi in cintura verde quando è decisa una direzione di sviluppo a lungo termine della città
Wedges	*Obiettivi*	Protegge importanti territori liberi a definire la forma della crescita urbana e protegge una situazione di buona qualità ambientale evitando la saldatura degli insediamenti
	Localizzazione	Attorno a città, anche penetrando dentro il tessuto urbano
	Dimensione	All'interno di aree urbane i cunei verdi possono essere profondi fino ad un miglio, i cunei periferici generalmente possono raggiungere le quattro miglia, in funzione delle caratteristiche paesistiche
	Durata	La durata dello *Structure Plan*
	Capacità di controllo	Prescrizioni della *green belt* o simili

Vi sono dunque alcune coincidenze di obiettivi tra i tre strumenti alternativi, soprattutto *gaps* e *wedges*, e le cinture verdi, in particolare la prevenzione dalla fusione degli insediamenti. Essi però non hanno finalità di assistere alla rigenerazione urbana o controllare la diffusione insediativa che restano prerogative delle *green belt,* come pure la salvaguardia della campagna, ma soprattutto differiscono per il fatto che i territori investiti da tali previsioni lo sono anche in virtù della presenza di particolari risorse naturali.

La protezione attraverso *green wedge* e *strategic gap* non dipende, quindi, come avviene per le cinture, esclusivamente dalla posizione ai margini della città ma delle caratteristiche specifiche di quel paesaggio. Da ciò deriva un ulteriore aspetto significativo: queste forme alternative si configurano come politiche circoscritte e strettamente mirate poiché "…nelle definizione di *strategic gap* e di altre designazioni restrittive è importante includere solo il territorio che è strettamente necessario per il raggiungimento dell'obiettivo"[127]. Se le *green belt* costituiscono una politica nazionale applicata nelle varie situazioni locali con i medesimi criteri, la cui giustificazione in merito alla forma e localizzazione è un tema cruciale all'interno delle direttive di pianificazione regionale, *green wedge* e *strategic gap* sono considerati designazioni comunali, come indicato nelle PPG7 sulle zone rurali.

Lo studio condotto sulla Nottingham-Derby Green Belt a cura di Baker Associates, rilancia il tema dell'importanza dei cunei verdi nella pianificazione regionale, osservando che la loro grande potenzialità consiste nel fatto che essi giocano funzione strategica nel strutturare la crescita urbana piuttosto che ruolo di politiche di prevenzione[128].

Con i *green wedge* sembra superata, nel garantire forme di protezione al paesaggio periurbano, la rigidità propria delle cinture verdi - "…i cunei sono uno strumento dinamico per dare forma agli insediamenti urbani e migliorare la qualità dei residenti"[129] – in quanto, pur essendo strumenti finalizzati ad impedire la fusione degli insediamenti, vi è una maggiore flessibilità nei confronti delle nuove urbanizzazioni, così come accade per i *gaps* – "…le politiche in merito a *strategic gap* dovrebbero permettere lo sviluppo di insediamenti all'interno

[127] Oxford Brookes University, *Strategic gap and green wedge policies in structure plans: main report*, Research Report, January 2001, pag. 4, http://www.detr.gov.uk

[128] Cfr. Baker Associates, op. cit., 1999, paragrafi 4.25-4.30.

[129] Leicestershire County Council, *Leicesterhire, Leicester and Rutland Structur Plan 1996-2016*, 2000, paragrafi 2.50-2.51.

di essi quando ogni altra opzione è stata esaurita"[130]. Se gli *strategic gap* difficilmente possono avere lo stesso *status* delle cinture verdi, vista la loro limitata estensione, se i *rural buffer* rappresentano uno stato intermedio che precede tale designazione, i *green wedge* possono essere ritenuti strumenti assimilabili alle *green belt* delineando un evidente mutamento dell'attuale situazione penetrando, diversamente da quanto accade con le cinture verdi, nel tessuto edificato con sistemi di spazi aperti per separare quartieri e mantenere aree libere.

Londra: la cintura verde, da Abercrombie alle recenti proposte di piano

A Londra la creazione della cintura verde si profila tra gli anni Trenta e Quaranta, con le prime acquisizioni alla proprietà pubblica, con il *Green Belt Act* e con i piani proposti da Patrick Abercrombie e John H. Forshaw che inaugurano una politica di decentramento verso le *new towns* poste al di là di una ampia *green belt*.

Nel *County of London Plan* del 1943, Abercrombie, partendo dalla considerazione dell'inadeguatezza della dotazione di *open space* dimostrata redigendo un vero e proprio censimento degli spazi aperti, riprende e sviluppa le idee contenute nella proposta di Unwin, sia in termini di definizione di standard di verde, che egli individua in quattro acri ogni mille abitanti[131], sia nella necessità di organizzare un sistema del verde continuo ed integrato che risponda alle esigenze ricreative della popolazione[132]. "Ciò che esiste nella campagna attorno Londra è [infatti] di grande importanza per la Contea, poiché è la risorsa principale per le attività ricreative del fine settimana, per passeggiare, andare in bicicletta, fare picnic e per brevi vacanze […]. I parchi, sebbene belli, non possono servire al pari della campagna allo scopo di fornire un efficace antidoto alle aree urbanizzate"[133].

Accanto alla sperimentazione sullo standard di verde, il piano di Abercrombie introduce il concetto di *park system* che agli inizi del secolo era stato proposto, sulla base dell'esperienza di Olmsted a Boston, da Patrick Geddes per Dorfermline, applicandolo all'intera area metropolitana [*Greater London*], in cui le varie categorie di spazi sono interconnesse ed integrate nelle funzioni: "…tutte le singole forme di *open space* devono essere considerate come insieme e coordinate in un sistema di parchi intimamente connesso, in cui *parkways* lungo le strade esistenti e di nuova realizzazione formano i collegamenti fra i parchi più grandi. Gli *open space* esistenti all'interno della Contea e al di fuori sono gia liberamente raggruppati in forma di cunei; su questi è proposto di fondare il *park system*"[134].

Sebbene non abbia l'autorità per pianificare fuori Londra, Abercrombie ritiene indispensabile questa visione complessiva del verde in cui la campagna circostante e la cintura verde sono parte integrante della città, affidando il disegno ad un *Regional Open Space Plan* che mostra "… come gli spazi aperti della Contea possano unirsi con i cunei verdi esterni, che a loro volta si uniscono alla cintura verde…"[135].

Nella visione di Abercrombie dunque, è posta la massima attenzione all'interconnessione tra gli spazi in cui la *green belt*, nella sua forma circolare, è considerata parte integrante di un sistema in cui i *green wedges*, formati da aree libere non ancora costruite e da aree pubbliche,

[130] West Sussex County Council, *Mind the Gap, County Milestones and Strategic Planning Monitoring Statement*, Chichester WSCC, 1999, pagg. 5-6. Ogni nuovo sviluppo non deve però compromettere "in modo sostanziale" l'integrità del *gap*.

[131] "Questo valore è considerevolmente al di sotto di quanto suggerito da competenti autorità ma […] si deve ricordare che ulteriori tre acri per mille abitanti sono forniti fuori l'area della Contea, sia nella Green Belt che nei cunei di verde che da questa conducono ai confini della Contea". JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, *County of London plan*, Macmillan, London 1943, pag. 37.

[132] Abercrombie individua nove categorie principali di *open space*: *amenity parks* e *parkways*, campi gioco per adulti e bambini, campi gioco scolastici, aree sportive, piccole aree gioco per bambini in prossimità delle aree residenziali, piccoli giardini o piazze all'interno della aree residenziali, aree ricreative lungofiume, aree ricreative e campi gioco in zone industriali o commerciali, orti.

[133] JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, op. cit., 1943, pag. 39.

[134] Ibidem.

[135] Ibidem.

costituiscono gli elementi indispensabili di connessione con il centro della città, mentre *parkways* lungo le strade circolari uniscono un cuneo all'altro[136]. La salvaguardia e protezione da una eventuale edificazione di questi cunei di verde persistenti in mezzo alla dispersione degli insediamenti è percepita nella sua importanza strategica.

Abercrombie disegna il piano degli *open space* fornendo indicazioni per il potenziamento di quelli esistenti e la creazione di nuovi, ipotizzando un uso ricreativo più inteso delle sponde del Tamigi, dando criteri per le indispensabili connessioni, individuando dodici aree strategiche di spazi aperti, all'interno e nell'immediato confine esterno della Contea, che possono contribuire alla formazione di cunei verdi, quali, ad esempio tra Regent's Park e Hampstead Heath[137]. Tra queste *connecting parkway* la più conosciuta è Lee Valley Parkway, creata nel 1968 con il Lee Valley Regional Park Authority.

La cintura verde proposta nel *Greater London Plan* del 1945 è distinta in due parti, unite da un sistema radiale di percorsi: una a carattere ricreativo profonda otto chilometri (*Green Belt Ring*), l'altra a carattere prevalentemente agricolo (*Outer Country Ring*) dove, a partire dal *Town and Country Planning Act* è vietata ogni ulteriore edificazione.

Dopo l'esperienza di Abercrombie, la visione complessiva e la "strategia delle connessioni" che caratterizza la sua proposta viene purtroppo disattesa e nei piani successivi la distribuzione degli *open space* risponde a criteri localizzativi puntiformi senza seguire una logica di sistema.

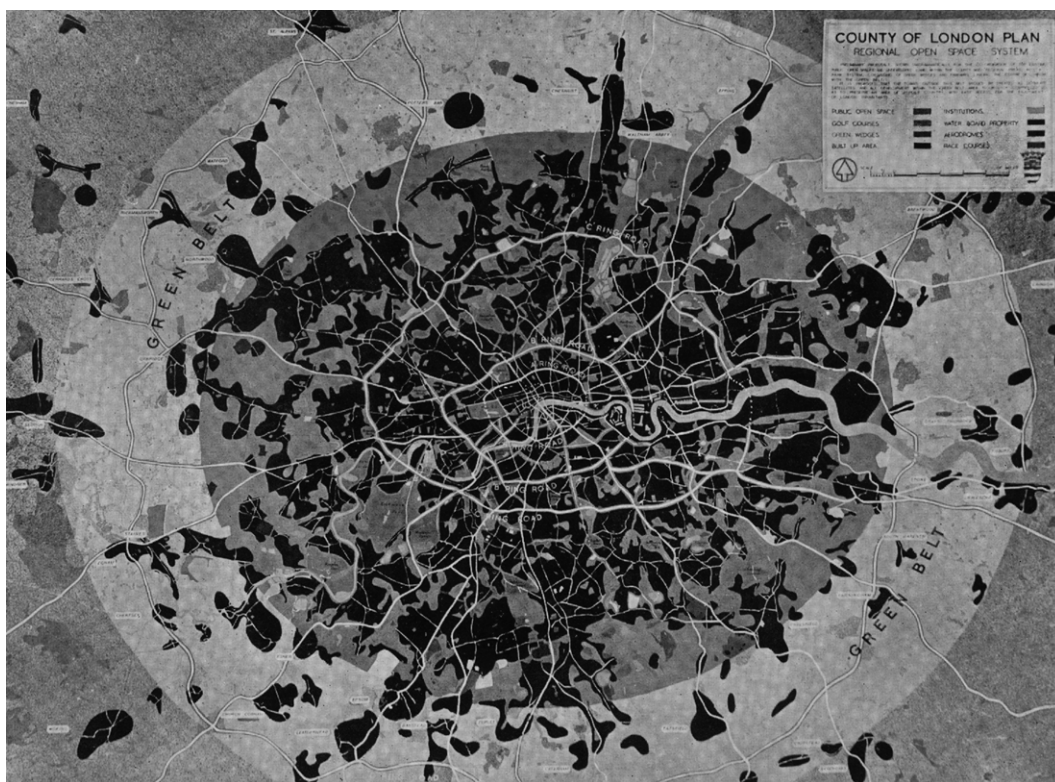



Figura 40. *Regional Open Space Plan.* Il sistema a scala regionale ipotizzato da Abercrombie, purtroppo disatteso, prevede *green wedges* e *parkways* che uniscono il centro di Londra con la cintura verde, la cui finalità è mantenere un'area aperta e inedificata di facile accesso per i londinesi. La pianta mostra la relazione tra le *parkways* e il sistema di strade previste.
Fonte: JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, *County of London plan*, Macmillan, London 1943, plate XII.

[136] Cfr. JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, op. cit., 1943, pag. 38.
[137] JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, op. cit., 1943, pagg. 40-41, *Methods of obtaining additional open space*; pagg. 46-47, *River front amenity;* pagg. 38-40, *Co-ordination of open spaces into a park system.*

Analizzando la storia londinese, Tom Turner[138] sottolinea come le prime proposte, in particolare il piano di Abercrombie ma anche quello di Loudon, siano caratterizzate da un sistema del verde continuo ed integrato che diventa struttura portante del disegno della città, effettivamente redatto sulla carta e tradotto in una ipotesi progettuale. Questa visione sistemica è invece andata perduta nelle proposte successive che si sono affidate a progetti parziali e monotematici come, ad esempio, il Lee Valley Park o il Thames Corridor che, pur nella correttezza dell'impostazione specifica, mancano di riferimenti ad una visione globale e sono generalmente espressi da obiettivi e strategie, senza alcun riferimento cartografico[139].

Le preziose indicazioni di Abercrombie in merito alla necessità di una visione sovracomunale trovano solo parziale applicazione con la costituzione negli anni Sessanta del Greater London Council (Glc), l'autorità urbanistica di livello metropolitano[140]. Qualche anno più tardi è pubblicato il *Draft Greater London Development Plan,* approvato nel 1976, in cui gli *open space* sono distinti in tre categorie: la *Green Belt* istituita con decreto ministeriale nel 1950; la *Metropolitan Open Land* che comprende boschi, parchi, campi da golf, vivai e cimiteri; l'*Open Land* cioè l'insieme dei parchi pubblici.

Il piano mostra, però, alcune limitazioni quali la totale assenza di studi ecologici e naturalistici[141], la scarsa attenzione a tipologie di spazi aperti diverse dalle tradizionali, come le aree abbandonate, la mancanza di valutazione delle aree di margine come parte integrante della cintura verde. Con l'abolizione nel 1985 del Greater London Council le competenze in materia di pianificazione passano ai singoli *Boroughs*, unità autonome sotto il profilo amministrativo che costituiscono l'area londinese (trentadue più la City of London), alle quali sono indirizzate le linee guida strategiche messe a punto dal Ministero dell'Ambiente con l'aiuto del London Planning Advisory Committee (Lpca), struttura costituita appositamente per fornire competenza urbanistica strategica.

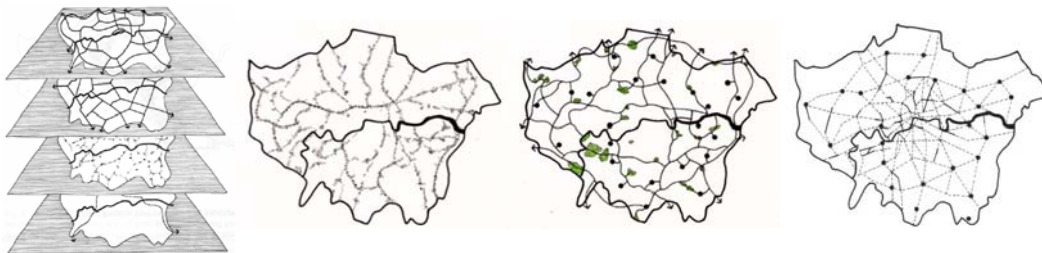



Figure 41 e 42. La proposta di Tom Turner del 1991 si basa su sistemi a rete sovrapposti di spazi aperti: il diagramma assomiglia a quanto proposto da Tschumi per la Villette, una serie di *networks* si sovrappongono come livelli funzionali. Tre schemi per la Greater London: sono individuati le connessioni ecologiche organizzate sull'insieme di parchi, boschi, cimiteri, rive del Tamigi, infrastrutture ferroviarie e stradali; la rete dei percorsi pedonali; la rete ciclabile.

Fonti: TOM TURNER, *Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London,* "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pag. 274 e TOM TURNER, *Towards a Green Strategy for London: Strategic Open Spaces and Green Chain,* London Planning Advisory Committee, London 1991, http:// www.londonlansdscape.gre.ac.uk

[138] Cfr. TOM TURNER, *Toward a green strategy for London: strategic open space and green chain*, London Planning Advisory Committee LPAC, Romford 1991.

[139] Il progetto di sistemazione della valle del fiume Lee, già incluso nel piano di Abercrombie, è sviluppato come parco regionale dall'Autorità appositamente costituita con il Lee Valley Regional Park Act del 1966. Cfr. Lee Valley Regional Park Authority, *Lee Valley Park Plan*, Lee Valley Regional Park Authority, Enfield Middlesex (U.K.) 1986. Il *Thames Landscape Strategy,* curato negli anni Novanta dallo studio del paesaggista Kim Wilkie, è una strategia per la costituzione di un corridoio per la conservazione della storia, della cultura, della topografia e dell'ambiente naturale del Tamigi nel tratto tra Hampton Court e Kew.

[140] Il Consiglio della Grande Londra è costituito nel 1965 in seguito all'espandersi della città fuori dai confini della contea sostituendo così il London County Council e occupandosi delle reti di approvvigionamento idrico e fognature, parchi demaniali, trasporti urbani.

[141] Questi temi sono stati introdotti nella pianificazione londinesi solo agli inizi degli anni Ottanta con la London Ecology Unit che ha avviato una serie di studi per il censimento e la tutela delle aree a carattere naturale. Cfr. LUCIA NUCCI, *Reti Verdi e disegno della città contemporanea. La costruzione del nuovo piano di Londra*, Gangemi, Roma 2004, pagg. 63-64.

Proprio a ridefinire funzioni e ruoli di queste aree, è volta la proposta avanzata nel 1991 da Tom Turner per il Lpca[142]. Egli propone una *green strategy* per Londra che si fonda sull'idea di *park system* di Abercrombie, rispetto alla quale però non prevede solo connessioni tra aree verdi pubbliche, quanto percorsi "ambientalmente piacevoli" che collegano i diversi luoghi di vita della popolazione. In particolare, Turner ipotizza una serie di reti sovrapposte di percorsi ricreativi, tematici, autonomi ma integrati, sia pubblici che privati, che coinvolgono parchi e aree pedonali, vie commerciali, lungo fiume e tratti rurali[143].

L'idea di Turner è dunque vicina a un sistema urbano di *multipurpose greenways* che rispondono contemporaneamente alle esigenze ricreative della popolazione, alla richiesta di un tipo di mobilità pedonale e ciclabile alternativa a quella carrabile e alla costruzione di una rete ecologica. "Le *greenways* devono adattarsi all'ambiente come succede con i meccanismi di un orologio. Ciascuna deve avere il suo carattere specifico, adatto alla sua collocazione e ruolo all'interno del meccanismo strutturale della città. Questo richiede un approccio agli spazi aperti di tipo qualitativo piuttosto che quantitativo"[144].

Turner osserva che le diverse tipologie di percorsi debbono essere integrate in una strategia complessiva rispondendo ad obiettivi multipli. La rete di piste ciclabili esistente, come pure la *Green Chain*, sono state, infatti, politiche poco avvedute poiché la prima realizzata solo per le esigenze di mobilità, la seconda solo per finalità ricreative. La *Green Chain* rappresenta, comunque, secondo Turner, la proposta più significativa nella pianificazione londinese dopo il piano di Abercrombie, sebbene abbia sofferto per la scarsa coordinazione dei vari *Boroughs* coinvolti. Ideata nel 1977 insieme al Greater London Council, è una sorta di *greenway ante-litteram* nata allo scopo di salvaguardare e potenziare nel loro uso ricreativo una serie di spazi aperti collegati attraverso un *Green Chain Walk* ed organizzati secondo la forma di una catena che corre attraverso il Sud-Est di Londra. In merito invece alla rete ecologica, Turner ben evidenzia il ruolo che essa assume nel contesto urbano: non solo habitat di popolazioni animali e vegetali, quanto opportunità per il miglioramento delle risorse ambientali (suolo, acqua, clima) e soprattutto contributo significativo al tema della natura in città.

Accanto a questa proposta, un altro documento ha acceso il dibattito londinese negli ultimi anni, cruciali per lo svolgersi degli studi preparatori per il nuovo piano di Londra; è quello dell'*Urban Task Force* presieduta da Richard Rogers[145]. Egli parte dalle stesse considerazioni di Turner sulla generale inadeguatezza degli strumenti di pianificazione, sostenendo che nella cultura inglese si è perso il valore ordinatore degli spazi verdi nel disegno della città.

Della cintura verde Rogers critica l'aspetto vincolistico, l'essere strumento relazionato alla capacità edificatoria più che progetto di trasformazione. "La *green belt* ha avuto un ruolo fondamentale che è necessario riaffermare, ma raramente ha aggiustato e disegnato i margini.

[142] Cfr. TOM TURNER, op. cit., 1991. Sul progetto per Londra si veda inoltre, TOM TURNER, *Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London,* "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 269-282; l'articolo è ripubblicato anche in JULIUS G. FABOS, JACK AHERN, (editors), *Greenways. The beginning of an international movement,* Elsevier, Amsterdam 1995, pagg. 269-282.

[143] Il *greenspace web* è composto da percorsi a lunga distanza: *green chain walks, riverside walks, canalside walks, civic walks e countryside walks* per un totale di cinquecentoquarantacinque chilometri, di cui duecentododici già esistenti. Poiché dopo il 1944 nessun piano ha previsto la realizzazione di *long-distance walks*, i percorsi attualmente esistenti sono frutto della realizzazione da parte di autorità municipali e di associazioni private.

[144] TOM TURNER, op. cit., 1995, pag. 74. Turner osserva come molti sistemi lineari di verde già esistenti (South London Green Chain, Colne Valley Park, Thames Landscape Strategy, Lee Valley Regional Park, Milton Keynes Park System) potrebbero essere funzionali a una strategia complessiva per Londra.

[145] Nel 1997 è affidato dal Department of Environment, Transport and Regions e dall'Unione Europea a una Commissione interdisciplinare presieduta da Rogers lo studio di progetti urbani sostenibili, europei ed americani, al fine di proporre indirizzi per la riqualificazione delle città inglesi. Gli esiti della ricerca sono sfociati in centotre raccomandazioni per avviare tale riqualificazione, pubblicate in Urban Task Force, *Toward an urban renaissance*, E & FN SPON Taylor and Francis Group PLC, London 1999. Il Ministero ha risposto aderendo sostanzialmente alle tesi di Rogers in un documento che evidenzia le linee strategiche di azione in tema di riqualificazione urbana. Cfr. Department of Environment, Transport and Regions, *Our Towns and Cities: The Future Delivering an Urban Renaissance*, Detr, London 2001.

Vi deve essere invece un più deciso approccio alla progettazione e protezione degli spazi verdi urbani [...]. Vi sono importanti *buffer zone* [...] che possono avere lo stesso ruolo delle *green belt*, proteggendo la biodiversità e assicurando una forte rete di spazi verdi. La pianificazione deve anche puntare a inserire le aree abbandonate nel sistema più ampio delle aree verdi [...]. Il piano deve arricchire la *green belt* proprio con queste aree interstiziali e abbandonate…"[146]. Interessante in Rogers è anche l'appello alla valorizzazione e riuso delle aree dismesse, inquinate o abbandonate quale strategia indispensabile nell'equilibrio complessivo della città, anche per contrastare le attuali tendenze di erosione delle aree della cintura verde per nuove edificazioni.

Il dibattito londinese è oggi incentrato sul nuovo piano della Greater London Authority (Gla), autorità di pianificazione recentemente ricostituita a livello metropolitano[147]. Il piano è uno *Spatial Development Strategy*, documento statutario che sintetizza le strategie e le politiche di sviluppo che costituiscono il riferimento per la pianificazione a livello locale, ma non analizza il sostegno finanziario né specifica la sua implementazione, rivestendo potenzialmente il ruolo di coordinamento tra le varie politiche dei singoli distretti. Si pone sei obiettivi fondati su modalità di sviluppo sostenibile e finalizzati a favorire un processo di *ricentralizzazione*, compattando gli insediamenti secondo quanto indicato da Rogers.

Tra gli obiettivi strategici anche la realizzazione di un sistema del verde finalizzato alla ricreazione, per migliorare la qualità urbana ed incentivare la sicurezza del luoghi. "*London Green Belt, Metropolitan Open Land* (Mol), *Green Corridors* o *Green Chains* formano la struttura di base della rete strategica di spazi aperti londinese [che] copre aree agricole, parchi regionali, come Lee Valley che si estende verso Nord in direzione di Hertfordshire ed Essex, e le aree a parco più interne di Londra, come Clapham Common che è stato designato come Mol. Gli spazi aperti di importanza locale formano una parte del più ampio sistema a rete…"[148]

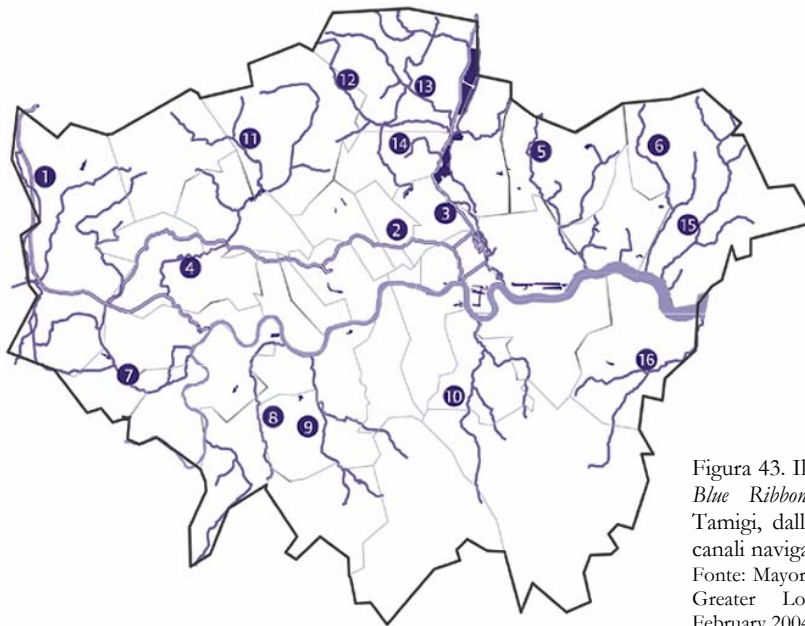



Figura 43. Il nuovo piano di Londra: il *Blue Ribbon Network* costituito dal Tamigi, dalla rete dei corsi d'acqua e canali navigabili, dai laghi e *docks*.
Fonte: Mayor of London, *The London Plan*, Greater London Authority, London February 2004, pag. 196, map 4C.1.

[146] Urban Task Force, op. cit., 1999, pag. 57.
[147] La Greater London, regione metropolitana, ha un'estensione complessiva di centocinquantottomila ettari e una popolazione di sette milioni e quattrocentomila abitanti. La Greater London Authority, al cui vertice è stato nominato Richard Rogers, è istituita con il Greater London Authority Act del 1999 e sostituisce il Greater London Council soppresso nel 1986; è presieduta dal Sindaco e riunisce vari dipartimenti competenti in materia di pianificazione. A cura della Gla è pubblicato nel 2001 il primo documento programmatico del piano, *Towards the London Plan*, a cui è seguito *The Draft London Plan* e *The London Plan*, approvato dal Ministero nel 2004.
[148] Mayor of London, *The Draft London Plan*, Greater London Authority, London June 2002, pag. 67.

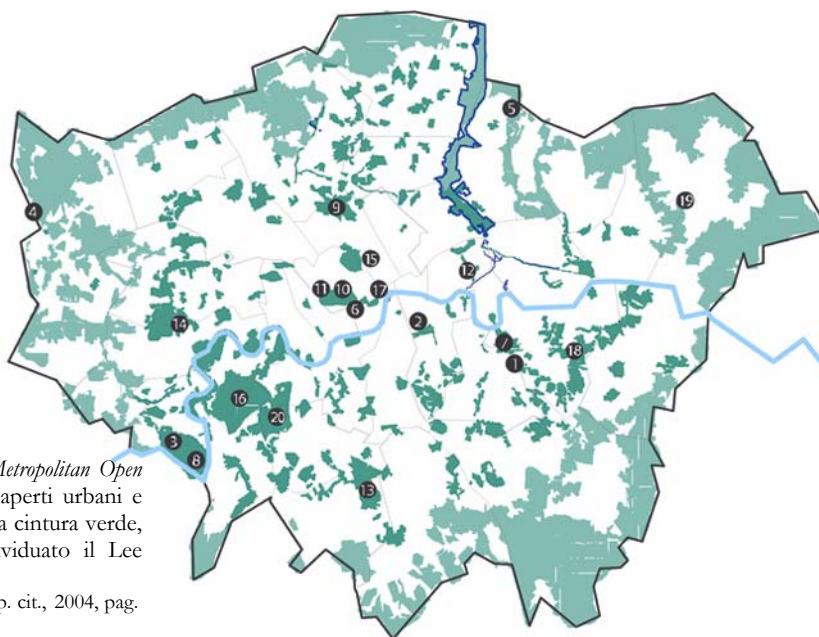



Figura 44. *Green Belt* e *Metropolitan Open Land*: in scuro gli spazi aperti urbani e metropolitani, in chiaro la cintura verde, con il perimetro è individuato il Lee Valley Regional Park.
Fonte: Mayor of London, op. cit., 2004, pag. 143, map 3D.3.

Come alla metà del Novecento quando è intuita la grande forza comunicativa della cintura verde, oggi ad essa, ancor più radicata nella cultura locale, è attribuito un elevato valore simbolico tanto da diventare logo del piano stesso; nel diagramma di piano, Londra offre la sua immagine attraverso tre elementi: l'area urbana centrale, i tre corridoi di rigenerazione insediativa ed economico-sociale che collegano l'area centrale con gli aeroporti cittadini dove sono previsti interventi di riqualificazione del tessuto urbano e la cintura verde.

La cintura verde è *undevelopment land* che comprende aree agricole, boschi e aree ricreative e circonda l'area urbana di Londra, coinvolgendo un territorio di quindici *Boroughs*, con funzione di elemento separatore tra città e campagna[149]. Infatti, "*Green Belt* e *Metropolitan Open Land* saranno riconfermate nel loro ruolo di elementi che scoraggiano l'espansione al di fuori della città e proteggono la campagna…"[150]. A fronte delle critiche, il nuovo piano di Londra conferma la cintura verde e ne propone addirittura l'ampliamento utilizzando soprattutto le circa dodicimila *vacant land,* territori attualmente abbandonati o in attesa di usi specifici. La *Green Belt* "…ha un carattere permanente ed i suoi perimetri devono essere rivisti solo in eccezionali circostanze, con un importante ruolo nel prevenire lo *sprawl*. La scarsa qualità di alcuni suoli […] non è un valido motivo per escludere delle aree e lasciarle all'edificazione; proprio laddove il suolo è di bassa qualità è necessario intervenire. Questo può comportare di prevedere un progetto per il recupero di un'area più ampia […]. L'inserimento di nuove aree all'interno della cintura verde tutela gli accessi alla campagna, crea nuove opportunità per il tempo libero, protegge paesaggi, favorisce lo sviluppo delle aree derelitte ed abbandonate, tutela la biodiversità e mantiene i suoli agricoli coltivati…"[151].

Accanto alla cintura verde si conferma il ruolo della *Metropolitan Open Land* (Mol) costituita da singoli spazi verdi, generalmente parchi storici (come Reagent's Park o Kew Gardens), *commons* e *royal parks* (ad esempio Hyde Park o St. James Park) e da sistemi verdi di penetrazione, in genere aree naturali e agricole rimaste intercluse nell'espansione edilizia verificatasi dalla seconda metà del Novecento. Per queste aree il piano vieta ogni riduzione ed alterazione promovendo invece il riuso di aree a carattere più urbano inserite all'interno del

[149] Nella versione finale del piano le politiche riguardanti cintura verde e spazi aperti metropolitani sono contenute in *Policy 3D.8 e 3D.9*. Cfr. Mayor of London, *The London Plan*, Greater London Authority, London February 2004.
[150] Mayor of London, *Towards the London Plan*, *initial proposals for the Mayor's Spatial Development Strategy*, Greater London Authority, London May 2001, pagg. 51-57, cit. in LUCIA NUCCI, op. cit., pag. 105.
[151] Mayor of London, op. cit., 2002, pag. 216.

tessuto edificato, attualmente libere e disponibili per attività ricreative, sportive e turistiche oppure aree di interesse storico-ambientale in posizione più marginale rispetto al centro di Londra. Le principali funzioni di questi *protecting open space* sono infatti "…costituire delle interruzioni nel tessuto urbano e contribuire a definire il carattere verde di Londra; soddisfare le esigenze dei londinesi al di fuori delle aree locali; mantenere i caratteri specifici del paesaggio di significato regionale o nazionale"[152]. Ciò che risulta interessante nella nuova proposta di piano è come il perseguire di obiettivi di tutela delle aree verdi urbane ed extraurbane (*Green Belt* e *Mol*) sia legato a obiettivi progettuali che recuperano una visione sistemica sostanzialmente fondata sulle proposte di integrazione, connessione e reticolarità di Turner.

Il piano si pone infatti come finalità la creazione di un sistema di connessioni verdi - *Blue Ribbon Network* – fondate principalmente sulla rete fluviale costituita dal Tamigi, dai suoi affluenti e dai vari canali artificiali, implementabile quale insieme di aree sportive e ricreative; la realizzazione di *Green Corridors*, sistemi continui di spazi aperti all'interno di aree urbanizzate, non necessariamente pubblici o accessibili al pubblico, finalizzati principalmente a facilitare la migrazione faunistica; la costituzione di *Green Chains*, che si differenziano dai corridoi ecologici in quanto sistemi principalmente destinati al collegamento per la mobilità attraverso percorsi pedonali e ciclabili[153]. Il sistema dei corridoi verdi si fonda infatti sul riuso dei "…margini delle strade, delle vie ferroviarie, delle vie d'acqua o di percorsi panoramici per ciclisti e pedoni…", mentre le catene verdi sono costituite da "…spazi *environmentally pleasant*, quali viali commerciali alberati, spazi antistanti i servizi pubblici come le scuole, spazi di sosta attrezzati…"[154].

[152] Mayor of London, op. cit., 2002, pagg. 67-68.
[153] Cfr. Mayor of London, op. cit., 2004, pag. 32. Il *London Plan* individua questi elementi quale strategia prioritaria, delegando la definizione progettuale ai singoli *Boroughs* che devono individuare nei loro *Unitary Development Plan (UDP)* tutti gli elementi fondamentali per costituire la continuità del sistema del verde identificando *green corridors* e *green chains*.
[154] Mayor of London, op. cit., 2002, pagg. 217-218.

1.5 CONTAMINAZIONI DEL TEMA: I CUNEI VERDI. ALCUNI ESEMPI

Il Regionalpark Rhein-Main e l'Emscher Landschaftspark

In Germania la pianificazione degli spazi aperti si consolida fra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, connotata dalla profonda convinzione che il verde sia dotato di potere terapeutico; questa idea, unita a un radicato sentimento antiurbano, ha contribuito al formarsi di un'immagine alternativa alla città compatta: lo *stadt-landschaft*, cioè "paesaggio nella città". Se in situazioni che rispondono ad un modello monocentrico si rende necessario introdurre il verde nel tessuto urbano compatto e Berlino degli anni Dieci diviene l'esempio per tutto il regno tedesco, "…l'immagine di *stadt-landschaft* corrispondeva alle necessità di cura e salvaguardia delle aree libere e verdi in un territorio a struttura policentrica…"[155].

A questa forte tradizione di compenetrazione tra tessuto edificato e verde si affida anche l'idea di contribuire al miglioramento delle condizioni ambientali delle aree urbanizzate attraverso sistemi verdi lineari. Spinti da una identica volontà di attribuire al progetto degli spazi aperti un ruolo strutturante le trasformazioni urbane, si osservano due diversi approcci che si esplicitano attraverso disegni profondamente differenti: in aree metropolitane che ruotano attorno a polarità centrali si privilegia spesso un disegno di cintura verde, mentre in presenza di numerosi nuclei insediativi, come nel bacino della Ruhr, si adottano soluzioni di corridoi verdi di penetrazione nei tessuti edificati. Questa scelta è legata fondamentalmente alla configurazione spaziale dei luoghi urbani sebbene anche in assenza di fenomeni forti di policentrismo si riscontrino progetti di cunei con ruolo di connessione ecologica e funzionale, come nella regione di Francoforte, dove il capoluogo è famoso, come si vedrà più avanti, per aver proposto un disegno esemplare di cintura verde.

In risposta ai problemi creati dalla enorme espansione dei Comuni limitrofi a Francoforte sul Meno nasce alla fine degli anni Ottanta il parco metropolitano del Reno-Meno che si sviluppa in un paesaggio ancora sostanzialmente agricolo. L'idea riprende il concetto di fasce verdi regionali ipotizzate per la prima volta nel 1968 con funzione di regolazione delle condizioni climatiche, di dotazione di aree ricreative e separazione degli insediamenti. Garantendo al sistema di corridoi verdi lo *status* di parco regionale[156], con una serie di percorsi tematici che si inseriscono in un tessuto produttivo intensivo, in realtà poco accessibile, si realizza un disegno connotato da una parziale frammentazione ma comunque capace di consentire una continuità di fruizione attraverso percorsi già esistenti utilizzati per le attività agricole. Questi *regionalen grünzüge* liberi da edificazione sono poi confermati nel piano regolatore di Francoforte, che introduce la categoria di "area verde ecologicamente significativa", orientando di fatto la crescita della città.

Nella Ruhr il progetto di sistemi verdi lineari è legato ad un importante processo di riqualificazione ambientale, sociale e culturale messo in atto alla fine degli anni Ottanta dal professor Karl Ganser attraverso l'*Internazionale Bauaustellung* (Iba) riuscendo a creare una nuova valenza turistica al territorio ex-industriale del bacino carbonifero. Questo intervento si fonda su una solida tradizione. Nella concezione urbanistica di Robert Schmidt, ingegnere incaricato di redigere un memorandum per la formazione di un parco nazionale nel distretto industriale da una commissione nominata in seguito all'esposizione universale di Düsseldorf del 1910, il progetto degli spazi verdi ha ruolo di orientare lo sviluppo urbano; la costruzione dei nuovi quartieri residenziali, sul modello delle città giardino, deve legarsi in modo sistematico alla pianificazione delle aree verdi.

[155] URSULA VON PETZ, op. cit., 1996, pag. 123.
[156] Come avviene a Francoforte o nella Ruhr, anche qui alla metà degli anni Novanta è fondata una società a responsabilità limitata denominata Regionalpark Rhein-Main a cui partecipano i vari Comuni interessati e alla quale è reso disponibile un consistente capitale (ventitre milioni e mezzo di marchi tra il 1995 e il 1999).

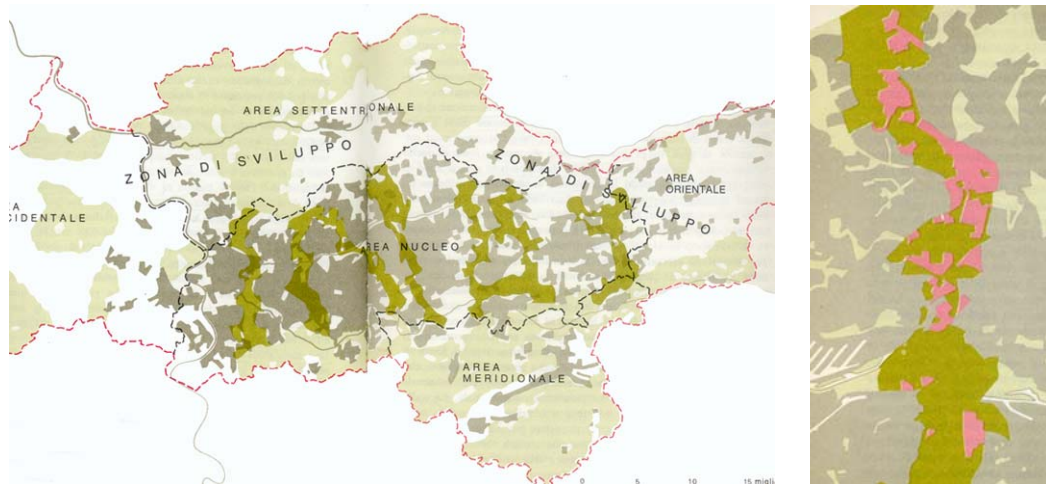



Figure 45 e 46. Il Piano di Sviluppo della Ruhr del 1964 distingue due tipologie di spazi aperti: sette corridoi verdi, con andamento Nord-Sud, costituiti sostanzialmente da boschi e aree agricole separano le principali città della "area nucleo" maggiormente congestionata ed inquinata; vaste aree ricreative, nelle zone meridionali e settentrionali più attraenti della regione, formano una sorta di cintura verde attorno all'area nucleo. Dettaglio del corridoio verde tra Duisburg e Mulheim-Oberhausen previsto dal piano.
Fonte: PETER HALL, *Le città mondiali*, trad. ita. Antonietta Mazza, Il Saggiatore, Milano 1966, pagg. 150-151, 154.

Tra Ottocento e Novecento il paesaggio della Ruhr, pesantemente sfruttato e modificato dall'industria mineraria e siderurgica, muta da agrario a industriale presentando i primi problemi ambientali e sociali. "Già agli inizi del secolo la Ruhr era la più grande e potente zona industriale d'Europa, cresciuta consumando il sottosuolo e, al di fuori di qualsiasi regola, il soprasuolo che, del resto, con l'eccezione della sua parte centro-meridionale, si prestava ad un tale sfruttamento essendo privo di storia e di centri urbani che potessero condizionarne il processo d'urbanizzazione. I corsi d'acqua furono trasformati in vere e proprie fogne a cielo aperto ed enormi montagne di scorie e rottami alterarono profondamente il paesaggio"[157].

La proposta di Schmidt comprende, oltre al parco nazionale, una cintura continua di prati e boschi facilmente accessibile dalla popolazione attraverso una rete di percorsi pedonali e per mezzi pubblici. Egli distingue, pur ritenendoli complementari, tra il verde urbano e quello regionale: al primo appartengono l'insieme delle aree pubbliche e campi gioco nei quartieri residenziali, al secondo la cintura di prati e boschi destinati alla ricreazione del fine-settimana e il sistema di fasce verdi con funzioni climatiche. Questo disegno *a pettine* è infatti originariamente concepito per consentire la ventilazione delle città al fine di creare una massa di resistenza e bloccare le sostanze nocive portate dai venti occidentali. Anche se oggi sappiamo che la distribuzione di tali sostanze avviene agli strati alti dell'atmosfera ed è quindi riducibile solo attraverso una drastica limitazione delle emissioni, i corridoi verdi mantengono in ogni caso un importante ruolo per la regolazione microclimatica[158].

Negli anni Venti il progetto di Schmidt suscita un interesse concreto con l'istituzione del Consorzio dei Comuni del distretto carbonifero della Ruhr (Svr)[159] allo scopo di conservare il paesaggio non ancora trasformato. L'attività del Consorzio si esplica nel rilievo e classificazione di tutte le aree libere da proteggere, redigendo una sorta di inventario degli elementi naturali come boschi, campi, laghi, ma anche aree verdi urbane; nell'impianto di

[157] FABIO MINUCCI, *Le regioni industrializzate tra declino e innovazione. Il caso della Ruhr in un contesto europeo*, F. Angeli, Milano 1996, pag. 72.
[158] Cfr. ARNO SCHMID, *Il paesaggio dell'Emscher per l'IBA 1989-1999* in DOMENICO LUCIANI (a cura di), *Il Governo del paesaggio e del giardino, itinerario nell'area germanica*, Edizioni Guerini e Associati – Fondazione Benetton, Milano-Treviso 1993, pag. 26.
[159] Il Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (Svr), alla cui direzione è posto Schmidt, che negli anni Ottanta diventa Kommunalverband Ruhrgebiet (Kvr).

vivai per l'allevamento di specie vegetali resistenti all'inquinamento e opere di rimboschimento forestale; in progetti di grandi impianti per il tempo libero; ma soprattutto induce i singoli Comuni a predisporre piani di sviluppo dei suoli [*Flachenutzungsplan*] e piani edilizi esecutivi [*Bauleitplanung*].

Questa politica di salvaguardia si concretizza negli anni Sessanta con il Piano per lo Sviluppo Regionale della Ruhr che prevede un sistema lineare di spazi verdi destinati alla ricreazione della popolazione[160] distinti in quattro categorie in funzione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e distanze dai centri urbani: siti, punti focali e centri per la ricreazione e parchi metropolitani regionali[161]. Trovandosi nella regione più popolata ed inquinata della Germania, totalmente carente in servizi alla popolazione, si delinea infatti "…la necessità di modificare la primitiva concezione della «protezione della natura come conservazione», contenuta nella legge nazionale sulla protezione della natura [del 1935], attraverso uno sviluppo paesistico più dinamico, che non si limiti solo alla creazione di riserve, ma che si estenda alla totalità del paesaggio"[162].

Il piano attribuisce agli spazi aperti tre funzioni diverse e complementari, di ordinamento, igienico-sociali e di svago: "…le aree verdi regionali devono configurarsi come spazi aperti continui fra le aree densamente popolate […] utili al miglioramento della struttura insediativa […]. Il sistema regionale di aree verdi offre, se organizzato in modo opportuno, la possibilità di creare aree di svago a poca distanza dalle zone residenziali […]. Poiché si estendono più o meno in direzione Nord-Sud e sono così obliqui rispetto alla direzione principale dei venti, contribuiscono al miglioramento dell'aria […]"[163].

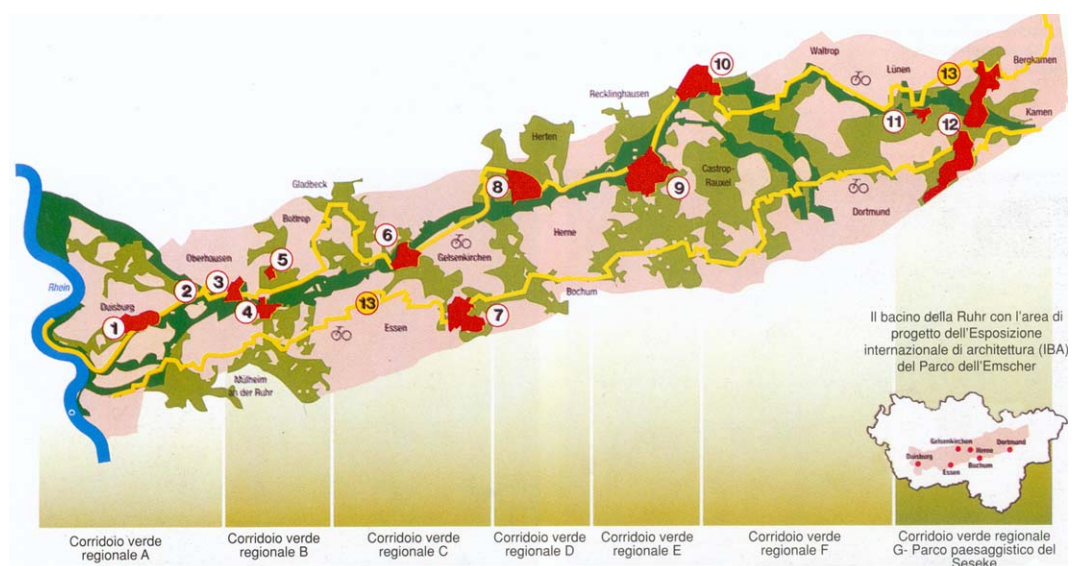



Figura 47. Il progetto pilota dell'*Emscher Landschaftspark* (1:50.000) prevede sette corridoi verdi trasversali con andamento Nord-Sud, all'interno dei quali sono individuate aree strategiche per lo sviluppo del parco, collegati longitudinalmente dal corridoio verde regionale Est-Ovest (in scuro nel disegno). I numeri individuano i vari progetti tra cui il parco di Duisburg Nord (1) e la Buga di Gelsenkirchen (6).
Fonte: BIAGIO CILLO, GIANLUCA SOLERA, (a cura di), *Sviluppo sostenibile e città*, CLEAN Edizioni, Napoli 1997, pag. 50.

[160] Il *Gebietsentwicklungsplan* del 1964, approvato nel 1966 è redatto dal Svr in scala 1:50.000. Sebbene fondato su erronee previsioni di crescita dell'industria estrattiva, il piano possiede elementi innovativi, in particolare introduce modalità di partecipazione e condivisione tra Enti diversi per un obiettivo strategico comune.
[161] A partire dal 1968 sono realizzati i "parchi regionali attrezzati" [*Revierpark*] per attività sportive, culturali, ricreative; i "centri per la ricreazione regionali" [*Freizeitzentren*]; i "punti focali per la ricreazione" di interesse naturalistico [*Freizeitschwerkpunkte*] che appartengono alle singole comunità locali; i "siti per la ricreazione" [*Freizeitstatten*] di piccole dimensioni, gestiti dalle municipalità e localizzati a breve distanza dai centri urbani.
[162] ALBERT SCHMIDT, *Retrospettiva storica*, "Acer", 6, 1985, pag. 47.
[163] Svr, *Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Gebietsentwicklungsplan 1966*, Essen 1966, pagg. 66, 80, 84, cit. in LOTHAR FINKE, *Ecologia del paesaggio e pianificazione degli spazi aperti*, in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pagg. 122-123.

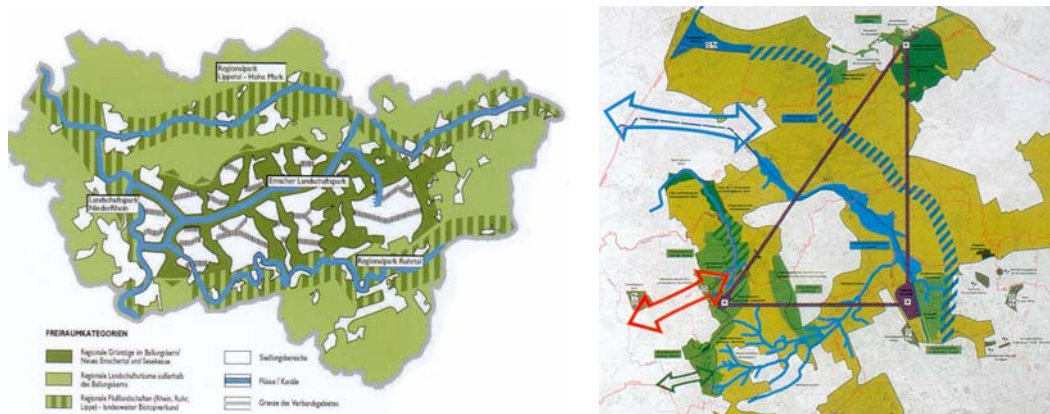



Figure 48 e 49. Il parco dell'Emscher e il sistema dei corridoi verdi all'interno di un quadro di progetti a ampio raggio: i parchi regionali dei fiumi Lippe, Ruhr e Rhein. Piano di paesaggio relativo al *Regionale Grünzüge F* (il secondo da destra nello schema generale) predisposto dalle Amministrazioni locali interessate di Waltrop, Castrop-Rauxel e Dortmund: sono evidenziati il paesaggio agrario protetto (retino chiaro), gli interventi di riqualificazione del paesaggio urbano (retino scuro), le aste fluviali da rinaturalizzare (quella tratteggiata individua il canale navigabile Dortmund-Ems). Sono inoltre segnalate attraverso frecce (in ordine decrescente) tre tipologie di collegamenti con il contiguo corridoio verde: tra aree fluviali, tra parchi urbani, tra biotopi.
Fonti: IAURIF, *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pag. 81 e WALTER SIEBEL, *La ristrutturazione della Ruhr e l'Iba Emscher Park* in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pag. 111.

I *regionalen Grünzüge,* sette fasce verdi regionali con andamento Nord-Sud diventano la struttura portante del paesaggio urbano policentrico. Di fatto, sebbene molte previsioni formulate nel piano siano in seguito messe in discussione, la presenza dei corridoi verdi rimane una costante nella pianificazione della regione dimostrandosi efficace strumento di orientamento della crescita urbana. Se il controllo dell'urbanizzazione costituisce il principale obiettivo degli anni Sessanta, negli anni Ottanta l'attività del Consorzio dei Comuni si orienta sui temi della protezione e riqualificazione ambientale impegnandosi anche nell'acquisizione dei terreni da riconvertire a parco dopo la decontaminazione. Nel 1989 il governo della Renania Westfalia decide di realizzare una Esposizione Internazionale di Architettura attraverso cui rispondere ai problemi del distretto industriale in crisi. Viene creata l'Iba Emscher Park, una società a responsabilità limitata con il compito di coordinare le varie istituzioni pubbliche coinvolte, promuovere e realizzare i circa centoventi progetti previsti nella regione nell'arco di dieci anni (1989-1999), i cui costi sono però a carico dei singoli operatori pubblici o privati. La capacità di attuare questo complesso progetto - che investe un territorio di ottocento chilometri quadrati e oltre due milioni di abitanti distribuiti in diciassette città - è fondata proprio sull'esistenza di questo ente autonomo dotato di grande flessibilità nel coinvolgere gli operatori a cui spetta effettivamente la realizzazione. L'Iba nasce come un processo di riqualificazione territoriale coinvolgendo progetti e programmi di trasformazione secondo sette temi, tra cui la ricostruzione del paesaggio e il rafforzamento del potenziale ecologico del sistema fluviale[164]. La riqualificazione paesistica non si attua solamente attraverso la tutela degli spazi aperti esistenti, ma anche mediante il recupero delle aree lasciate libere dalla dismissione dell'attività industriale. Il fiume Emscher, che prima dell'industrializzazione era caratterizzato da un andamento meandrico, si presenta, infatti, fortemente inquinato e in gran parte canalizzato, come i suoi affluenti, necessitando di interventi di rinaturazione, depurazione biologica e rallentamento del flusso delle acque.

[164] I sette progetti-guida sono: la ricostruzione del paesaggio del fiume Emscher; il miglioramento ecologico del sistema fluviale; la trasformazione del Reno-Herne, canale prima utilizzato per il trasporto del carbone e dell'acciaio, in asse di un sistema ricreativo; la valorizzazione dei monumenti industriali come segni dell'identità culturale; la creazione di una struttura produttiva e imprenditoriale nel parco; l'introduzione di nuove forme di abitazione; la promozione di attività sociali, culturali e sportive.

Il grande parco dell'Emscher - trecentotrentasette chilometri quadrati, quasi il quaranta percento della superficie totale - collega longitudinalmente i sette corridoi verdi regionali, costituti principalmente da aree agricole che continueranno ad essere utilizzate a tal fine, ritenuti ancora oggi, come lo erano stati negli anni Venti, di fondamentale importanza per il controllo dell'urbanizzazione, la separazione degli insediamenti residenziali e industriali e lo sviluppo di aree ricreative per il tempo libero e lo sport. Particolare attenzione è posta nella valorizzazione della struttura reticolare del parco, nella progettazione degli elementi lineari (stradali e fluviali) che garantiscono una fitta rete di percorsi pedonali e ciclabili (il fiume è affiancato da una pista ciclabile che unisce Dortmund a Duisburg).

La progettazione pilota dell'*Emscher Landschaftspark* si è conclusa nel 1992 con la stesura di linee direttive per la predisposizione dei sei progetti base. I corridoi verdi sono sviluppati nella forma di parchi regionali da vari gruppi di lavoro intercomunali, ai quali partecipano i singoli Comuni o Circoscrizioni interessati. L'Iba con i suoi progetti si muove all'interno del quadro delineato, effettuando anche interventi a breve termine - come rimboschimenti nelle aree acquisite al demanio, cura dei biotopi, realizzazione di percorsi – accanto a progetti di trasformazione più complessi. Tra questi è ormai noto il parco di oltre duecento ettari di Duisburg-Nord, progettato da Peter Latz, dove l'archeologia industriale - altiforni, acciaierie, impianti minerari – diventa protagonista di un percorso esperenziale e i materiali e le strutture delle antiche lavorazioni sono oggetto di un processo di naturalizzazione.

De Groen Hart della Randstad olandese

La Randstad, letteralmente "città ad anello" per il disegno formato dalla conurbazione quasi continua generata da Amsterdam, Utrecht, Rotterdam e l'Aja, ospita al suo interno un "cuore verde" di circa centosessantamila ettari, principalmente costituito da aree agricole specializzate ma anche da importanti zone umide e ambienti di interesse naturalistico. Questa particolare realtà insediativa ha cominciato ad essere riconosciuta alla fine degli anni Cinquanta quando, nello schema di sviluppo del 1958, si osserva la necessità di creare zone cuscinetto, di larghezza minima di quattro chilometri, per la separazione spaziale tra gli agglomerati e la salvaguardia dell'area agricola centrale. Non potendo dunque estendersi verso il cuore verde, né lateralmente, il piano prevede che l'espansione avvenga in direzione esterna secondo le principali direttrici infrastrutturali, separate da lingue di verde agricolo in continuazione delle zone cuscinetto della Randstad.

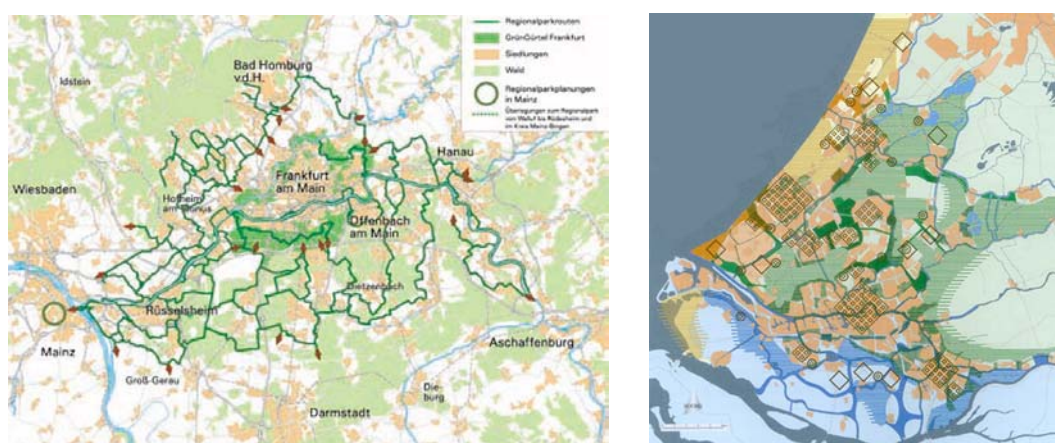



Figure 50 e 51. La cintura verde di Francoforte è inserita in un sistema di corridoi verdi regionali che fanno parte del Regionalpark RheinMain. Il *Groen Hart*, il cuore verde agricolo della Randstad, si prolunga e penetra all'interno dei tessuti urbanizzati attraverso una rete di spazi verdi, zone umide e corsi d'acqua. La regione meridionale intorno alle città di L'Aia, Delfi e Rotterdam è una delle quattro province della Ranstad, per la quale è sviluppato il progetto di costituzione di una rete verde e blu.
Fonti: http://www.regionalpark.rheinmain.de e IAURIF, op. cit., 2003, pag. 82.

Queste linee direttive sono seguite anche dal Piano urbanistico territoriale del 1985, *The Randstadgroenstructure*, che propone tre categorie di aree: quelle urbane periferiche da ristrutturare, le aree da sviluppare come elementi connettivi tra città e campagna, le aree da consolidare attraverso la conservazione delle attività agricole.

Il cuore verde quale ambito libero dall'edificazione rimane tuttora un elemento centrale e invariabile della pianificazione. Su questa politica negli ultimi anni si stanno sviluppando progetti finalizzati all'individuazione di forme meno intensive di utilizzazione del suolo, sostanzialmente fondate su agricoltura, forestazione, aree naturali e spazi ricreativi. Un accento particolare è posto sulla realizzazione di connessioni all'interno degli spazi naturali a scala vasta.

Il programma *De Groenblauwe Slinger* (*Corridoio verde e blu*) è una di queste azioni che coinvolge un territorio di circa ventimila ettari e sedici Comuni della Provincia meridionale della Ranstad. Il progetto, in corso, cerca di ristabilire un equilibrio ecologico, funzionale e percettivo all'interno degli spazi costruiti e naturali di questa area, fortemente compromessa anche dalla presenza di forme intensive di agricoltura in serra, attraverso la costituzione di sistemi verdi di collegamento di spazi naturali isolati e interventi di forestazione nelle aree alterate dall'agricoltura intensiva.

1.6 DIVAGAZIONI DEL TEMA: LE *GREENWAYS* AMERICANE E LA LORO INTERPRETAZIONE EUROPEA

Origini storiche e riferimenti culturali

E' dalla fine degli anni Ottanta che il termine *greenway* è entrato nel linguaggio comune di chi si occupa di pianificazione e progettazione del paesaggio; sebbene sia un modello giovane e pertanto in trasformazione, in realtà evoca un'idea antica. "…Deriva dall'unione di *green*belt e park*way*. Esso racchiude un'ampia gamma di concetti relativi all'evoluzione storica delle modalità di connessione tra gli spazi verdi. Ognuno di essi ha contribuito alla nascita di questo nuovo termine. «Parkway» è il più vecchio. Fu utilizzato per la prima volta da Frederick Law Olmsted per indicare il *collegamento* tra aree verdi pubbliche […]. «Greenbelt» fu utilizzato per la prima volta da Ebenezer Howard per indicare una cintura di spazi verdi posti attorno ad una città"[165]. La parola *greenway* dunque è legata all'esperienza anche percettiva della percorrenza presentando evidenti affinità con antiche organizzazioni territoriali come i percorsi cerimoniali religiosi, ma soprattutto i *boulevard* francesi e le *parkway* americane, a testimonianza di come questo tema incida trasversalmente la storia urbana e non possa essere circoscritto ad un ambito geografico limitato[166].

L'evoluzione del concetto stesso di spazio aperto ha però determinato mutamenti profondi nelle istanze contemporanee del progetto di *greenway* per cui se il viale alberato ottocentesco rispondeva anche all'esigenza dei mezzi di trasporto nuovi e più ingombranti (la tranvia, l'automobile, eccetera), i percorsi pedonali in ambiti storici rispondono, oggi, ad un'indubbia politica di difesa dal traffico veicolare. E' invece interessante osservare la presenza di alcune invarianti nelle diverse realizzazioni susseguitesi nel tempo, che potrebbero definire alcuni caratteri ricorrenti nel disegno dei *collegamenti verdi*, indipendentemente dal contesto storico di inserimento. E' proprio il caso dei *boulevard* la cui storica riproposizione in luogo degli originari tracciati fortificati apre il campo al tema del recupero delle infrastrutture obsolete come occasione di ricollegamento tra tessuti urbani e paesistici interrotti, in modo non molto dissimile da come il recupero di una linea ferroviaria dismessa offra attualmente inusuali opportunità di progettazione.

Gli esperti in materia sono concordi nel vedere questa categoria progettuale affine ad un altro modello storico, quello della cintura verde. In realtà i principi che hanno portato all'affermarsi delle *green belt*, in particolare in Gran Bretagna, sono completamente diversi da quelli che hanno condotto all'elaborazione delle *greenway*, non solo per il contesto culturale differente. Queste due categorie possono apparire addirittura in contrapposizione: le cinture verdi nascono come elementi di separazione per limitare la crescita delle grandi conurbazioni e dividere la città dalla campagna, le *greenway* invece come strutture di connessione, per mettere in relazione varie parti del territorio. Ma esiste una forma di complementarietà tra le due che lo stesso inventore della cintura verde londinese, Patrick Abercrombie, aveva intravisto e le *greenway* possono rappresentare non tanto un'evoluzione del modello di cintura verde ma un modello *evoluto*, in grado di rispondere meglio alle domande della società contemporanea anche coniugando esigenze ecologiche e ricreative.

Il contesto culturale di origine è quello delle ricerche e delle esperienze di pianificazione ecologica che sono state condotte, a partire da Olmsted, negli Stati Uniti durante il XX secolo ed in particolare negli anni Sessanta da parte di studiosi come G. Angus Hills, Philip Lewis, Ian McHarg e, più recentemente, da Julius Gy. Fabos, John T. Lyle, Carl Steinitz, Frederick Steiner.

[165] TOM TURNER, op. cit., 17 maggio 2001.
[166] Cfr. ALESSANDRO TOCCOLINI, *Percorsi verdi, significato, tipologie, esperienze e proposte di sviluppo*, in Accademia dei Georgofili, *Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale*, "Quaderni I Georgofili", n. 1/2000, Firenze 2001, pagg. 9-27.

Tra questi, è interessante lo studio condotto negli anni Sessanta da Lewis sul paesaggio del Wisconsin allo scopo di tutelare e orientare all'uso ricreativo il territorio rurale[167]. Utilizzando un metodo di analisi e sovrapposizione di carte tematiche, sono individuati *environmental corridors* costituiti da strette valli di torrenti, crinali di montagna, corsi d'acqua e lagune che collegano luoghi di pregio naturale, creando una rete a livello statale di *greenways* e di spazi verdi. L'importanza del progetto di Lewis risiede anche nella metodologia di lavoro che si fonda sul censimento di tutte le risorse naturali e culturali impegnabili nella proposta d'uso ricreativo al fine di realizzare sistemi lineari in grado di connettere gli sviluppi residenziali, innalzare il valore economico delle aree e avere un ruolo nel controllo dell'inquinamento, nella protezione degli acquiferi e nella difesa dalle inondazioni. Su questo sistema di corridoi, la cui duplice funzione di collegamento e di tutela ecologica è sostenuta economicamente dall'aumento di rendita dei terreni conseguente alla valorizzazione del contesto di inserimento, si fonda la pianificazione degli spazi ricreativi dello Stato del Wisconsin. E' però alla fine degli anni Ottanta con la sempre più pressante richiesta della popolazione di avere a disposizione spazi ricreativi in città o nelle immediate vicinanze, che le *greenway* diventano un argomento centrale di discussione contrassegnata da alcuni studi[168], dai primi convegni[169] e dalle prime realizzazioni, sia a livello locale che nazionale[170].

Il "significato americano" di greenway

Negli Stati Uniti il significato prevalente di *greenway* è quello di "area verde lineare multifunzionale". La prima definizione e articolazione tipologica è data da Charles Little nel 1990, a cui sono seguite altre classificazioni a testimonianza di una apprezzabile flessibilità concettuale del termine e della conseguente adattabilità del modello. Sovrapponendosi alle configurazioni morfologiche dei luoghi, utilizzando tracciati stradali e ferroviari dismessi, golene di corsi d'acqua o altre fasce residuali, la realizzazione di una *greenway* consente il riuso delle risorse esistenti rispondendo alle esigenze ricreative della popolazione con un impiego di risorse economiche discretamente modesto, per quanto, specialmente in ambito urbano, le aree interessate da processi di riconversione funzionale risultano ineluttabilmente soggette ai meccanismi di rendita fondiaria che ne complicano la sostenibilità finanziaria.

Charles Little definisce le *greenway* come "spazi aperti lineari, sia lungo un corridoio naturale, come il corso di un fiume, una valle o una linea di crinale, sia lungo fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto, come ferrovie dismesse e riconvertite a usi ricreativi, canali e strade panoramiche. Sono *greenways* anche i sentieri pedonali e ciclabili immersi in contesti naturali, gli spazi aperti che connettono parchi, siti culturali o storici con aree popolate"[171]. E' proposta una classificazione in cinque tipologie in funzione della diversità dei contesti entro i quali si sviluppano e delle finalità progettuali:

1. *greenway* fluviali in ambito urbano, spesso ai fini della riqualificazione dei corsi d'acqua;
2. percorsi ricreativi extraurbani lungo corridoi naturali o infrastrutture dismesse;
3. corridoi naturali con significato ecologico lungo fiumi o linee di crinale, progettati in funzione degli spostamenti faunistici, ma anche per lo studio naturalistico ed escursionistico;
4. itinerari storici e paesaggistici rilevanti, percorsi pedonali, ciclabili ed eventualmente carrabili, attrezzati con punti di sosta lungo strade e corsi d'acqua;
5. rete regionale o comunale di *greenways* costituente una vera e propria infrastruttura verde.

[167] PHILIP LEWIS, *Recreation in Wisconsin*, Department of Resources Development, State of Wisconsin 1963.

[168] Nel 1990 esce l'opera di Charles Little e alcuni anni più tardi quella di Fabos e Ahern dell'Università del Massachusetts. Cfr. CHARLES E. LITTLE, op. cit., 1990; JULIUS G. FABOS, JACK AHERN (editors), op. cit., 1995.

[169] Nel 1998 è organizzato il primo convegno internazionale promosso da Rails-to-Trails Conservancy, associazione impegnata nel facilitare la trasformazione di linee ferroviarie in percorsi ciclabili, seguito da un secondo incontro l'anno successivo per celebrare la riconversione di diecimila miglia di tratte ferroviarie.

[170] Il Rhode Island per primo, nel 1996, distribuisce una mappa della rete di *greenways* a livello statale.

[171] CHARLES E. LITTLE, op. cit., 1990, pag. 1.

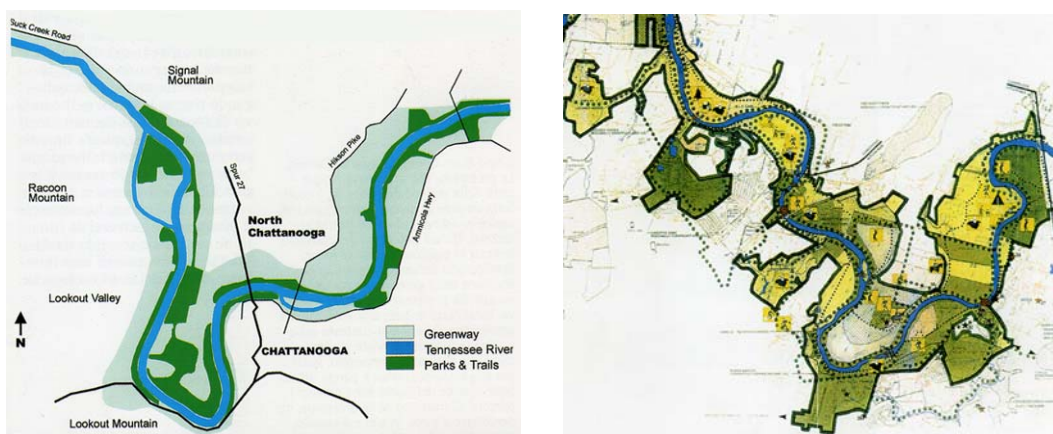



Figure 52 e 53. Due esempi di *greenways* americane che coinvolgono ampie *porzioni* di paesaggio la cui riqualificazione è finalizzata anche alla valorizzazione economica ai fini residenziali e commerciali: Chattanooga Greenway System nel Tennessee e Grand River Corridor in Canada.
Fonte: MASSIMO ANGRILLI, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pagg. 93, 94.

Cinque anni più tardi Julius Fabos definisce le *greenway* come "corridoi di varia dimensione connessi in una rete allo stesso modo di come lo sono le infrastrutture stradali e ferroviarie; la principale differenza con queste tipologie consiste nella natura preesistente dell'infrastruttura verde: le valli dei fiumi sono state scavate durante il corso di migliaia di anni, le linee di costa con varie miglia di spiagge, scogliere ed aree umide litoranee sono state formate dalla natura"[172]. Fabos individua una articolazione più sintetica in tre categorie in relazione alla loro funzione:
1. *greenway* con funzione ricreativa in contesti ad alta valenza paesistica che si sviluppano lungo percorsi di vario genere, spesso di lunga distanza, o lungo corridoi naturali come corsi d'acqua e linee stradali e ferroviarie dismesse;
2. *greenway* con funzione ecologica lungo fiumi e crinali, allo scopo di consentire la conservazione della biodiversità, il collegamento delle specie e lo studio naturalistico;
3. *greenway* con funzione di conservare l'eredità storica e i valori culturali, finalizzate ad attrarre i turisti con enormi benefici educativi, visivi, ricreativi ed economici; localizzate generalmente lungo la viabilità stradale, possono anche provvedere ad innalzare la qualità abitativa con spazi verdi nei quartieri residenziali, indurre benefici sul sistema idrico e costituire un'alternativa per la mobilità a scala locale.

Le *greenway* si caratterizzano dunque per due aspetti fondamentali: la configurazione spaziale lineare a cui è sotteso un tipo di fruizione dinamica del verde - inteso come sistema di parchi ed altri luoghi non esclusivamente pubblici - e la multifunzionalità, dalla funzione ecologica alla incentivazione delle attività ricreative, la connessione funzionale di luoghi e attrezzature, la riqualificazione di ambienti degradati, eccetera. Esse rappresentano, quindi, una tipologia innovativa della pianificazione e progettazione paesaggistica in grado di conciliare le istanze di conservazione e protezione delle risorse naturali con quelle di sviluppo e valorizzazione economica del territorio, forzando i confini del semplice recupero ecologico di specifici ambienti per costituire occasione di riqualificazione e di sviluppo sostenibile del territorio implementandone le potenzialità di sfruttamento turistico-ricreativo e valorizzando l'uso residenziale. Quest'ultimo aspetto è molto evidente nelle realizzazioni americane dove la riqualificazione ambientale diviene il mezzo attraverso il quale incentivare lo sviluppo delle attività terziarie e residenziali. Il *Riverwalk* di Chattanooga nel Tennessee, ad esempio, una *greenway* di due miglia di lunghezza (costata cinque milioni di dollari) ha suscitato l'interesse di molti imprenditori verso programmi di sviluppo residenziale e commerciale. Il progetto del *Chattanooga Greenway System* riguarda una rete costituita da sei *greenways* per uno sviluppo

[172] JULIUS G. FABOS, JACK AHERN, op. cit., 1995, pag. 5.

complessivo di settantacinque miglia a collegamento di quartieri residenziali, parchi e attrezzature pubbliche. La spina centrale del sistema è la *Tennessee Riverpark Greenway* progettata per una lunghezza di venti miglia lungo il fiume Tennessee allo scopo di ripristinare la relazione interrotta tra città e fiume e ristabilire l'equilibrio ecologico del luogo. Il suo fulcro, infatti, è l'antico approdo sul fiume delle tribù Cherookees dove si è sviluppato il primo nucleo dell'insediamento e dove però in seguito sono state costruite le fabbriche e le fonderie che per molti anni hanno interrotto il rapporto il paesaggio fluviale.

Molto più articolato e complesso è il progetto del *Grand River Corridor* che coinvolge cinque città nella regione dell'Ontario in Canada attraversando paesaggi agricoli, naturali e urbani, in funzione dei quali è progettata la destinazione d'uso degli spazi, prevedendo attività ricreative come campi da golf, spazi pic-nic, aree campeggio e parchi attrezzati, mentre percorsi accessibili a piedi, in bicicletta o a cavallo, sono localizzati lungo il corso del fiume in collegamento con i percorsi urbani.

Ancora a scala urbana è il progetto di *Vancouver Urban Greenways* che rientra nelle politiche di governo attuate dal British Columbia attraverso il *Community Greenway*, un programma-piano rivolto alle Amministrazioni locali ai fini della creazione di corridoi ecologici e spazi verdi di collegamento tra le aree urbane ed extraurbane costituiti da proprietà pubbliche e private, con accordi per l'uso e diritto di passo. Con un'intensa partecipazione alla pianificazione di matrice tipicamente anglosassone, la città di Vancouver, infatti, ha adottato nel 1998 il *Greenways Program* attraverso il quale è proposto il *City Greenways Plan* che prevede la creazione di una rete di mobilità alternativa per l'attraversamento della città costituita da quattordici percorsi principali [*city greenways*], piste ciclabili, percorsi pedonali, corridoi verdi di collegamento tra parchi, per un totale di centoquaranta chilometri e una fitta rete di percorsi a scala di quartiere [*neighborhood greenways*]. Anche il *Regional Green/Blue Spaces Strategy* adottato dal Distretto Regionale di Victoria per l'area metropolitana della città canadese, rientra nella politica statale del *Community Greenway*. E' un sistema di *greenways* che collegano parchi e altri spazi verdi (*Green*) con laghi e specchi d'acqua (*Blue*), utilizzando percorsi ricreativi extraurbani, corridoi ecologici, percorsi urbani tra parchi pubblici, o, ancora, piste ciclabili e itinerari alternativi per la mobilità. All'interno del progetto nel 1989 è stato realizzato il *Galloping Goose and Peninsula Regional Trail*, un itinerario di cento chilometri lungo una ferrovia dismessa che attraversa le aree urbane di Victoria e Sidney e che fa parte del tragitto di quindicimila chilometri, da costa a costa, denominato *Trans Canada Trail*.

Il concetto di greenway in Europa

Nel 1998 si costituisce a Namur, in Belgio, l'European Greenways Association (Egwa) i cui obiettivi sono individuati in: "l'inventario, l'informazione la promozione delle infrastrutture chiamate *Vias Verdes*, *Voies Lentes* o *Greenways* essenzialmente dedicate al traffico non motorizzato, su sede autonoma, come linee ferroviarie dismesse, percorsi pedonali e canali navigabili"[173]. Da questa stessa definizione si evince la profonda differenza che è maturata nel contesto europeo. Il termine esportato da oltre oceano si carica delle connotazioni culturali del vecchio continente deviando da finalità pure di protezione della natura di ambito nord-americano per abbracciare esigenze di fruibilità antropica dei percorsi. Mentre in America le *greenway* assumono spesso il significato di rete ecologica, in Europa esse sono connesse ai percorsi, fondamentalmente improntate dall'idea della piacevolezza della percorrenza. Riallacciandosi alla tradizione formativa del Grand Tour[174], le *greenway* sono

[173] European Greenways Association, *Statuto*, Art. 1. Tra gli obiettivi si legge: contribuire alla conservazione delle antiche infrastrutture; incoraggiare l'uso di mezzi di trasporto non motorizzato; promuovere lo scambio di esperienze tra Associazioni e Enti locali e nazionali; informare Associazioni/Enti su come sviluppare queste risorse; collaborare con Enti europei per supportare le politiche ambientali, di sviluppo e sociali.

[174] Cfr. ALESSANDRO TOCCOLINI, *Introduzioni. Greenways e vie verdi*, in Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003, pagg. 6-13.

concepite come "vie piacevoli dal punto di vista ambientale"[175], dove l'utilizzo del termine *verde* [*green*] associato a quello di *percorso* [*way*] non indica la presenza esclusiva della vegetazione, ma l'esistenza di una via apprezzabile da molteplici aspetti: "in tal senso i percorsi pedonali protetti piacevoli dal punto di vista ambientale (ad esempio i percorsi nei centri storici) sono «greenway» anche se non vegetati, mentre vie ciclabili adiacenti a strade dominate dal traffico motorizzato, anche se con vegetazione ma sgradevoli dal punto di vista ambientale, non sono da considerarsi percorsi verdi"[176].

Configurandosi quale tipologia innovativa in grado di fornire alla popolazione un tipo di una mobilità alternativa e complementare a quella tradizionale, sia a scala urbana che territoriale, per soddisfare le esigenze di mobilità sistematica (casa-scuola-lavoro) e non sistematica (per lo sport e il tempo libero), le *greenway* assumono un significato rilevante nel panorama europeo come rete di percorsi che, sfruttando le peculiarità morfologiche dei luoghi e il sistema delle infrastrutture esistenti, dismesse od obsolete, consentono di collegare alle città le risorse naturali e culturali del territorio. "Costruire un sistema di itinerari verdi significa realizzare una rete di percorsi accessibile ad ognuno così come oggi avviene per la viabilità ordinaria. Tale realizzazione permette di recuperare il paesaggio, valorizzando le risorse naturali e culturali e i valori estetici del territorio e inducendo la popolazione ad una maggiore responsabilità nei confronti dell'ambiente. Inoltre, tali percorsi, aiutando a comprendere come il territorio sia stato costruito attraverso il tempo, recuperano il senso dell'identità dei luoghi"[177].

Il rapporto tra *greenway* e territorio rurale è infatti una questione centrale. Le *greenway* possono diventare strumenti per una nuova organizzazione del territorio rurale, che rappresenta il substrato ideale su cui svilupparsi; attraverso l'integrazione tra l'obiettivo di valorizzazione delle risorse e quello di fruibilità, sono in grado di indirizzare le politiche verso uno sviluppo sostenibile, migliorando la connessione tra ambiente urbano ed extraurbano e innescando meccanismi di valorizzazione del paesaggio (agriturismo, commercio locale, eccetera). Questo atteggiamento trova nelle politiche comunitarie un importante riconoscimento. Le linee di indirizzo espresse dallo *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo* (SSSE) sono volte anche al miglioramento delle connessioni fra città e territorio, mentre la politica agricola comunitaria è tesa alla tutela del territorio rurale incentivando lo sviluppo di attività collaterali e di sostegno all'agricoltura. Certo è che tale rapporto poggia su equilibrio difficile poiché "…*greenways* e territorio rurale, almeno per il nostro ambiente costituiscono entità destinate a compenetrarsi e non necessariamente ad amarsi. Ciò in quanto pur avendo come referente comune l'ambiente naturale nel suo complesso lo interpretano in maniera spesso antitetica"[178]. Manca, in effetti, la dimensione ed il carattere incontaminato dello spazio americano, mentre è indubbia, in un territorio fortemente antropizzato come quello europeo e italiano, la compressione e lo sconfinamento dei percorsi di fruizione nei luoghi delle aree produttive o le incompatibilità visive che conseguono a tale coesistenza. Vero è anche che il loro sovrapporsi a infrastrutture esistenti, naturali o non - corsi d'acqua, ferrovie dismesse e ogni altro terreno marginale - le rende adatte a svolgere questo compito, costituendo una strategia efficace - oltre che *ecologica* visto che si utilizzano le risorse esistenti - per pianificare l'assetto del territorio rurale.

[175] TOM TURNER, *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, University Press, London 1990.

[176] Questa è la posizione di Turner e di Toccolini. Cfr. ALESSANDRO TOCCOLINI, *Il significato di percorso verde o greenway e le sue radici storiche*, in ALESSANDRO TOCCOLINI, NATALIA FUMAGALLI, GIULIO SENES, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Rimini 2004, pag. 15.

[177] *Carta di Firenze*, Firenze 2000, Art. 2. Al termine della giornata di studio promossa dall'Accademia dei Georgofili è stata sottoscritta la *Carta di Firenze* in cui sono individuate alcune azioni per la realizzazione di un sistema di *greenways*: la salvaguardia dei percorsi esistenti attraverso interventi legislativi mirati al recupero della viabilità rurale minore; il censimento della rete infrastrutturale; il coordinamento delle iniziative a livello nazionale e europeo; la definizione di norme e procedure per la realizzazione dei percorsi; la diffusione e l'informazione. Cfr. Accademia dei Georgofili, *Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale,* "Quaderni I Georgofili", n. 1/2000, Firenze 2001, pagg. 113-114.

[178] FRANCO SANGIORGI, *"Greenways", territorio e fabbricati rurali*, in Accademia dei Georgofili, op. cit., 2001, pag. 97.

Figure 54 e 55. Il recupero delle linee ferroviarie dismesse in *greenway* si può fondare sull'organizzazione di pochi elementi per la sicurezza e la funzionalità del percorso, anche mediante il recupero di edifici e manufatti di servizio: in fotografia, stazione abbandonata lungo la linea dismessa tra Civitavecchia-Capranica. La creazione di una *greenway* può rappresentare così l'occasione per introdurre un rinnovato elemento di connessione di luoghi e paesaggi: *greenway* siciliana, sulle tracce della vecchia strada ferrata tra Caltagirone e Piazza Armerina.
Fonte: Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003, pag. 191 e MARCO NAVARRA, *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria, 2002, pag. 99.

Come già sottolineato, la *greenway* europea, pur intimamente legata all'idea di percorso, si contraddistingue per la complessità che consegue al disegno degli elementi di connessione e alla valorizzazione delle entità fisiche attraversate, possedendo dentro di sé un senso di *fisicità*, che la fa definire, più che percorso, *itinerario*: un *filo* che unisce luoghi storici, aree naturali, insediamenti. Anche nell'interpretazione italiana viene sottolineato il carattere di sistema di collegamento per la mobilità alternativa insito nelle *greenway* che assolvono il ruolo di vere e proprie infrastrutture riservate al traffico non motorizzato.

La classificazione proposta da Giulio Maternini e Michèle Pezzagno dell'Università di Brescia prevede otto tipologie, differenziate in urbane ed extraurbane sulla base della distinzione della rete viaria fatta dal Nuovo Codice della Strada, per ciascuna delle quali sono indicate le caratteristiche funzionali del percorso, le modalità di attraversamento della rete stradale (a raso, a più livelli) e le categorie di utenti ammesse:

1. *greenway* extraurbane principali, che connettono i centri storici significativi, le maggiori zone turistiche e ricreative, i parchi nazionali, con luoghi per il pernottamento e il ristoro lungo il suo corso;
2. *greenway* extraurbane secondarie che uniscono i centri urbani minori, dove sono localizzate le attrezzature di servizio, le aree turistiche, i parchi;
3. *greenway* extraurbane riservate ad una sola tipologia di utenti (ciclisti, cavalli, eccetera) o ad un tema specifico (trekking, bird-watching, eccetera);
4. *greenway* urbane di scorrimento, tra i centri urbani di un'area metropolitana;
5. *greenway* urbane inter-quartiere che collegano i diversi quartieri con i servizi cittadini;
6. *greenway* urbane di quartiere, destinate alla sola mobilità pedonale e ciclabile, collegano le unità di vicinato con i servizi di quartiere;
7. *greenway* urbane locali di connessione tra le aree residenziali e i servizi di vicinato;
8. *greenway* urbane dedicate a una specifica tipologia di utenti o a un particolare tema[179].

Una guida di recente pubblicazione, per quanto non esaustiva del numero di progetti che negli ultimi anni sono stati elaborati sulla spinta di tale crescente attenzione, offre un'ampia panoramica sulle esperienze condotte in Italia[180]. E' nel Centro-Nord, con in testa la Lombardia dove ha sede l'Associazione Italiana Greenways, che si osserva la maggiore concentrazione di progetti e realizzazioni, generalmente fondati su due diverse tipologie di infrastrutture lineari: le vie d'acqua e le ferrovie dismesse, che si aggiungono a quella

[179] Cfr. GIULIO MATERNINI, MICHÈLE PEZZAGNO, *Le caratteristiche funzionali delle greenways: un primo approccio metodologico*, Atti del 2° Convegno Europeo Greenways, Milano 22 Ottobre 1999, http://www.greenways.it
[180] Cfr. Guide Alleanza De Agostini Outdoor, op. cit., 2003.

fittissima trama di antiche strade, come le vie della transumanza, del sale, eccetera, il cui riuso per la mobilità dolce appare il più idoneo.

Per la creazione di *greenways d'acqua* la rete irrigua si mostra particolarmente adatta a diventare luogo privilegiato dal quale osservare il paesaggio, spesso da alte arginature; si viene così a realizzare un sistema di percorsi ciclo-pedonali lungo gli argini dei fiumi ma anche le strade alzaie dei canali e dei navigli, completamente separato dalla viabilità ordinaria, con un costo contenuto e a basso impatto svolgendosi generalmente su percorsi semplicemente inerbiti. Questo consente di salvaguardare il paesaggio agrario, sviluppando forme di fruizione ricreative e valorizzando le risorse agro-ambientali-naturalistiche esistenti e nel contempo sostenere le attività agricole migliorandone la compatibilità con l'uso ricreativo.

Il riuso di infrastrutture fluviali come i navigli che hanno perduto l'originaria funzione di vie di comunicazione permette di restituire loro nuova vitalità realizzando una vera e propria trama territoriale. In Lombardia, infatti, sfruttando le alzaie a servizio di canali e navigli con i quali si è da secoli irrigata la fertile pianura di Crema e Cremona, è stata realizzata una rete di piste ciclo-pedonali che collega tre aree protette regionali dei parchi dell'Adda, del Serio e dell'Oglio. Altri progetti coinvolgono contesti prettamente urbani, percorrendo anche tratti pavimentati e non vegetati come a Torino dove un itinerario pedonale-ciclabile lungo le rive del Po attraversa le aree residenziali, unisce i parchi urbani mettendone in rete le varie tipologie e collega alcune attrezzature cittadine offrendo visuali suggestive come quelle verso il Castello del Valentino o il Colle di Superga.

Altrove la *greenway* è realizzata utilizzando i tracciati ferroviari non più attivi o semplicemente ricalcando il sedime dell'infrastruttura dismessa laddove i binari e le traversine sono state divelti, mentre dove il segno della ferrovia è stato cancellato del tutto la continuità di questa *greenway di terra* è ottenuta sfruttando sentieri rurali o strade a basso traffico. In genere essa si sviluppa sulla massicciata della linea ferroviaria e spesso, come per gli argini fluviali, nei paesaggi di pianura la sopraelevazione consente di disporre di un punto d'osservazione privilegiato. Quando invece la vecchia ferrovia si inerpicava sulle montagne, ripercorrerne il tracciato significa raggiungere quote elevate con un percorso abbastanza agevole che svela ampi panorami. La separazione dalla rete stradale ordinaria, collegando però i centri urbani, rende questi percorsi attraenti oltre che sicuri e lontani dalle fonti di inquinamento; la presenza di lunghi tratti rettilinei con curve ad ampio raggio consente di godere di un'ampia visibilità; la pendenza regolare e generalmente molto modesta del tracciato garantisce una *circolazione dolce*.

Figure 56 e 57. Il sistema dei navigli milanese recupera la propria funzione originaria di elemento connettivo all'interno del tessuto urbano attraverso il progetto di trasformazione ed uso come *greenway*. Il caso del Naviglio Martesana esemplifica bene la definizione di *greenway* come percorso *piacevole* che si articola anche in ambienti privi di vegetazione, ma idonei alla percorrenza pedonale e ciclabile. Il recupero dei navigli in ambito extraurbano consente la creazione di una rete pedonale e ciclabile a scala territoriale, come nel caso del sistema dei navigli nella pianura cremasca e cremonese che congiunge i parchi dell'Adda, del Serio e dell'Oglio: il Naviglio Grande di Cremona.
Fonti: European Greenways Association, *The European Greenways Good Practice Guide*, Ibergráficas, Madrid 1999, pag. 31 e Guide Alleanza De Agostini Outdoor, op. cit., 2003, pag. 65.

La riconversione, per contro, è ostacolata dalla proprietà del sedime, che impone di acquistare il tracciato della vecchia linea o ottenere il diritto di utilizzarla per i propri scopi, i cui alti costi per l'acquisizione hanno spesso reso difficile o impedito il riuso del patrimonio abbandonato in percorsi verdi[181], mancando inoltre di un programma di recupero a livello nazionale[182]. Il tema della riconversione dei tracciati ferroviari introduce caratteri di novità significativi nell'ambito disciplinare trattato, la cui singolarità emerge sia a scala territoriale, dove i vantaggi offerti dal riuso e la risonanza ecologica delle esperienze mitigano le problematiche legate alla proprietà dei tracciati, ma anche in ambito urbano dove il progetto incide direttamente su uno dei vincoli storicamente ricorrenti nei processi di trasformazione della città moderna. Il progetto di *greenway* interviene così su un vincolo costituito, la ferrovia e, negandone la sussistenza, contiene in sé la possibilità di scardinare gli effetti pluriennali della frattura aprendo allo sviluppo di nuove relazioni da governare. Nel progetto di *greenway* vi è prioritariamente restauro di una condizione paesistica precedente allo sviluppo dell'infrastruttura che, per effetto di quest'ultima, ha subito profondi condizionamenti e contraddittorie trasformazioni, basti pensare ai quartieri divisi dai tracciati o ai fronti degli isolati urbani che si affacciano sulle ferrovie. In ambito urbano non si recupera la sintassi dell'infrastruttura originaria ma il suo negativo, la cesura creata nel tessuto storico, scatenando, al contempo, processi significativi di trasformazione del contesto edificato limitrofo che trova occasione di relazioni reciproche prima negate: il tracciato cede l'originaria funzione lineare di collegamento tra punti alla complessità di relazioni superficiali trasversali, aprendosi alla ricucitura di intere superfici segnate dall'isolamento reciproco. L'infrastruttura verde può incidere sull'immagine della città e questa volta come elemento di riqualificazione dei bordi urbani connotandosi per la possibile ricerca di una nuova leggibilità del tessuto di limite.

Diversa la connotazione dell'intervento di recupero in ambito non urbano. Qui il tracciato mantiene inalterata l'originaria costruzione sintattica di elemento lineare di collegamento tra luoghi che nella iniziale rigidità d'impianto, oramai assimilata dal paesaggio, ritrova una coerenza progettuale altrimenti insostenibile. Il progetto che ne consegue, solidamente basato su una direttrice che costituisce già un elemento di paesaggio, può limitarsi ad agire su un livello di trasformazione discreta costituita da azioni di semplice ripristino funzionale delle architetture di servizio (case cantoniere, stazioni, eccetera), che diventano perfette attrezzature di supporto alla fruizione turistica, introducendo un significativo contributo di novità, quello della conversione di un tracciato di attraversamento invasivo nel paesaggio in un'esperienza di fruizione dolce dello stesso. Finalità di valorizzazione turistica sono perseguite non solo con la creazione di percorsi ciclo-pedonali ma anche, laddove le condizioni della linea ferroviaria lo consentono, attraverso la riattivazione di alcune tratte della stessa con treni speciali destinati al trasporto dei turisti[183]. Emblematico è il progetto di parco lineare-pista ciclabile tra Caltagirone, San Michele e Piazza Armerina in Sicilia, realizzato sul sodo ferroviario della linea in abbandono, che mira al "…disvelamento di antichi paesaggi agricoli, naturali e storici in una regione della Sicilia Liminare tra gli Erei e gli Iblei, attraverso la costruzione di un nuovo punto di vista. Il progetto cerca di definire un'infrastruttura leggera ricavata da una rigenerazione di opere che, seppure abbandonate, hanno trovato diverse forme e ragioni di permanenza e di identità riuscendo a vincere la violenza delle trasformazioni territoriali degli ultimi trent'anni"[184].

[181] Nel 2000 la Regione Veneto, ad esempio, delibera l'acquisto di cinque linee locali dismesse compreso caselli e stazioni, tra le quali la Treviso-Ostiglia (di cui sono comprati trentacinque chilometri su centosedici totali e riconvertiti a percorso verde); l'elevata richiesta economica per l'acquisto delle tratte rimanenti ha però impedito la conclusione del progetto.

[182] E' in corso uno studio, grazie ad una convenzione tra l'Ente Ferrovie e l'Associazione Italiana Greenways, per definire un quadro a livello nazionale sull'estensione della rete ferroviaria dismessa.

[183] In questo senso la Provincia di Potenza intende trasformare la linea Potenza-Laurenzana in ferrovia turistica con trazione a vapore per collegare varie aree naturali protette. Nel Salernitano la ferrovia Sicignano-Lagonegro è pensata per il collegamento dei villeggianti della costa con l'entroterra.

[184] MARCO NAVARRA, *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria 2002, pag. 74.

Anche la *Greenway della Battaglia di Pavia* corrisponde al modello europeo di *via verde* quale percorso non motorizzato che, recuperando e valorizzando elementi naturali lineari esistenti, assume differenti caratterizzazioni. Il progetto, in parte realizzato, coinvolge il territorio di quattro Comuni, interessando una superficie di tremilacinquecento ettari e collegando con finalità ricreative, turistiche, naturalistiche e culturali la città di Pavia, la Certosa ed il fiume Ticino. Il percorso principale, di ampiezza variabile (con una larghezza minima di tre-quattro metri nelle strettoie urbane e trenta-quaranta metri nelle aree naturali) lungo diciannove chilometri, è finalizzato alla conoscenza del paesaggio agrario dove la centuriazione romana, ancora leggibile, si accompagna alla monocoltura e diviene il pretesto per la riorganizzazione del paesaggio al fine di una fruizione agrituristica. Accanto alla via principale della Roggia Vernavola si individua una rete di percorsi caratterizzata da diversi tematismi: un "itinerario naturalistico" mette in rete i luoghi di interesse idrico, botanico e faunistico; un "percorso storico" collega i maggiori monumenti; "l'itinerario della battaglia" *interpreta* la battaglia cinquecentesca tra Francesco I Re di Francia e Carlo V Imperatore di Spagna. E' inoltre in studio un progetto per collegare Pavia a Milano, Voghera e Varzì, attraverso il raccordo del percorso ciclabile della *Greenway della Battaglia* con quello della Valle Staffora, nell'Oltrepò pavese, coinvolgendo significativamente le tre tipologie principali di infrastrutture sul cui recupero si fondano i progetti di *greenway*: il tracciato storico della via romana al mare, la rete dei navigli esistenti, la linea della ferrovia dismessa Voghera-Varzi.

Da questa breve panoramica sulle esperienze italiane si comprende come le *greenway* si configurino quale categoria progettuale con grandi potenzialità per la valorizzazione e la connessione delle risorse naturali e culturali del paesaggio, sebbene sia evidente il rischio di deviare verso semplici funzioni di collegamento pedonale e ciclabile. Si è visto come nel porre l'accento sulla fruizione da parte dell'uomo risieda la peculiarità delle *vie verdi* europee rispetto a quelle americane, ma ciò favorisce anche una possibile semplificazione del progetto che può identificarsi esclusivamente con la realizzazione del percorso[185].

Figure 58, 59 e 60. Veduta aerea della Certosa di Pavia, la strada romana *Mediolanum-Ticinum* e la campagna in cui è ancora chiaramente leggibile il tracciato della centuriazione romana. Planimetria del progetto preliminare e il progetto definitivo per il tratto dell'Alta Valle Vernavola.
Fonti: CLARE LITTLEWOOD, *La greenway della battaglia di Pavia*, "Architettura del Paesaggio", 5, 2000, pagg. 38, 39, 42.

[185] Alcune *vie verdi* italiane fanno anche parte di Eurovelo, una rete di dodici itinerari ciclabili che attraversa per sessantamila chilometri vari paesi dell'Unione, curata dall'European Cyclist Federation al fine di connettere i percorsi nazionali in un quadro continentale e sviluppare il turismo in bicicletta. In Italia la *greenway* realizzata lungo i canali dell'Oltrepò Mantovano si colloca al crocevia del percorso Centrale Europa 7 (Capo Nord-Malta) e quello Mediterraneo 8 (Cadice–Atene). Di quest'ultimo fa parte anche "Destra Po", pista ciclo-pedonale che corre lungo l'argine maestro del fiume in provincia di Ferrara, mentre al primo itinerario si riferisce anche il progetto della cosiddetta Ciclopista del Sole, dal Brennero alla Sicilia, di cui sono stati realizzati alcuni tratti. Un terzo itinerario di Eurovelo è il numero 5, da Londra a Brindisi.

1.7 Verso forme di integrazione spaziale. Alcune esperienze di cinture verdi in Europa

Nella seconda metà del Novecento alcune realtà metropolitane affrontano il tema della crescita urbana affidando l'immagine della città in trasformazione a progetti di sistemi di spazi verdi di cintura: Londra, come si è visto precedentemente, ma anche Parigi con la *Cinture Verte* prevista dallo *Schéma Directeur* della Regione Ile de France o, più recentemente, le città tedesche di Francoforte e Monaco con i loro *GrünGürtel*, oppure Barcellona con l'*Anella Verda*. Il segno sostanzialmente lineare dell'anello di parchi urbani tipico delle esperienze ottocentesche, si trasforma in un sistema spaziale articolato che coinvolge tutto il paesaggio non ancora edificato ai margini della città. Si è osservato, inoltre, come la preferenza di un disegno di corridoi o cunei verdi rispetto a quello di cintura verde sia legata alle caratteristiche paesistiche locali, oltre che frutto di precise scelte di pianificazione.

Le recenti politiche comunitarie in merito alla definizione dello sviluppo spaziale del continente europeo (ESDP)[186] contengono indicazioni sulla necessità di ridurre le espansioni urbane, mirando a una forma compatta degli insediamenti e favorire una maggiore relazione con il territorio rurale, sollecitando l'integrazione delle aree agricole periurbane nelle strategie predisposte per le città. Nel documento non è fatto esplicito cenno a sistemi di spazi aperti di cintura quali modalità di contenimento delle aree urbanizzate, mentre in un precedente rapporto della Commissione Europea in tema di sostenibilità ambientale, questi sono citati come strumenti utili a garantire spazi per la ricreazione ma carenti sotto il profilo ecologico e funzionale rispetto a sistemi di corridoi: "lo sviluppo di una struttura verde per le città fornisce connessioni cruciali tra la città e la campagna circostante. Tale struttura può includere spazi verdi come campi coltivati, parchi, alberature e foreste naturali. Le «green belts» che circondano le città forniscono spazi ricreativi per i cittadini, esse non sono però in grado di provvedere alle connessioni vitali con le aree verdi né ai collegamenti necessari alla flora e alla fauna. I corridoi verdi che connettono la campagna con le aree verdi interne alla città forniscono la struttura ecologica migliore per gli habitat, in quanto associano all'incremento di biodiversità i valori ricreativi…"[187]. Il tema della cintura verde compare nel documento preparato dal Consiglio d'Europa insieme con l'Unione Internazionale della Difesa della Natura (Iucn) quale forma di protezione distinta dalle altre categorie di aree protette, differenziate per la diversa incidenza degli obiettivi paralleli di difesa dell'ambiente e ricreazione nel paesaggio[188].

Nel panorama europeo l'esperienza di Parigi, ma soprattutto quelle tedesche, rappresentano episodi significativi per la scelta di salvaguardare i residui spazi liberi attorno alle aree urbanizzate attraverso un sistema verde di cintura a scala metropolitana, a cui è associata una politica di corridoi verdi a scala regionale. Gli esempi di Francoforte e Monaco, infatti, mostrano come l'adozione di disegni differenti a quello di cintura, non solamente indotti dalle configurazioni topografiche e urbanistiche, tradisce una diversità di approccio alla pianificazione che vede prioritario stabilire *connessioni verdi* funzionali sia a motivazioni

[186] Questo è il primo documento congiunto adottato da vari Stati dell'Unione Europea a Posdam nel 1999 che definisce linee guida per uno sviluppo territoriale sostenibile, sulla base di tre obiettivi operativi (equilibrio, conservazione, sviluppo), prefigurando il futuro assetto spaziale europeo. L'ESDP non si pone come un *masterplan* ma come un quadro generale di indirizzo per le scelte compiute dai singoli Stati. Cfr. Commission of the European Communities (Cec), *ESDP European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Office for official publications of European Communities, Luxemburg 1999.

[187] Commission of the European Communities (Cec), *European Sustainable Cities,* European Expert Group on the Urban Environment, Sustainable Cities Project, Draft, Bruxelles 1994, cit. in MASSIMO ANGRILLI, *Reti verde urbane,* Quaderni del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara, 13, Palombi Editore, Roma 2002, pag. 19.

[188] Le cinture verdi si trovano tra le riserve naturali e quelle integrali, i parchi nazionali, i paesaggi naturali o seminaturali e quelli locali protetti, i monumenti naturali, le zone protette. Cfr. documento Iucn sul sito http://www.unife.it

ecologiche che di fruibilità ricreativa. La cintura verde risulta associata ad altri modelli spaziali che mirano a garantire obiettivi diversi e integrati alla stessa cintura, di cui sono superate così anche le limitazioni connesse alla geometria dello schema. L'esperienza spagnola è esemplare, invece, per l'approccio al tema della creazione di una rete di continuità ambientale attraverso il collegamento di una serie di aree protette.

La ceinture verte de la métropole parisienne

Il *Plan Vert* dell'area metropolitana parigina è improntato sull'integrazione di politiche ambientali afferenti a modelli spaziali differenti. La struttura della regione è caratterizzata dalla presenza di una area urbana centrale e da una molteplicità di agglomerazioni costituitesi nel corso del Novecento attraverso un processo di crescita costante "…dal quale traspare la sostanziale perdita dell'opportunità di creare una fascia-cuscinetto verde, vasta e continua, tutto attorno alla città, secondo il modello della green belt e come ideale dilatazione a scala territoriale dei due storici polmoni forestali – Bois de Boulogne e Bois de Vincennes – recuperati da Haussmann al disegno urbano: una proposta pur chiaramente intravista e propugnata già agli inizi del secolo da Jean Claude Forestier […] rimasta senza seguito per ragioni diverse, non ultima la sua impraticabilità sotto il profilo della strumentazione amministrativa disponibile all'epoca"[189]. Negli anni Settanta si tenta di porre rimedio all'espansione di una conurbazione che ha raggiunto i nove milioni di abitanti e salvaguardare le residue aree agricole e forestali. A questo interesse per il sistema delle aree libere periurbane si somma la volontà di costituire una struttura verde dentro il tessuto urbano con interventi mirati e funzionali a tutte le diverse esigenze e categorie di utenti, come i parchi de La Villette o Citroen, due esperienze significative della disciplina paesaggistica.

Un documento preliminare riguardante il progetto di una cintura verde, approvato dal Consiglio regionale dell'Ile de France, è presentato agli inizi degli anni Ottanta e finalizzato al conseguimento di tre obiettivi principali: impedire l'espansione a macchia d'olio dell'agglomerazione parigina, conservare l'attività agricola periurbana e costituire un sistema di parchi metropolitani.

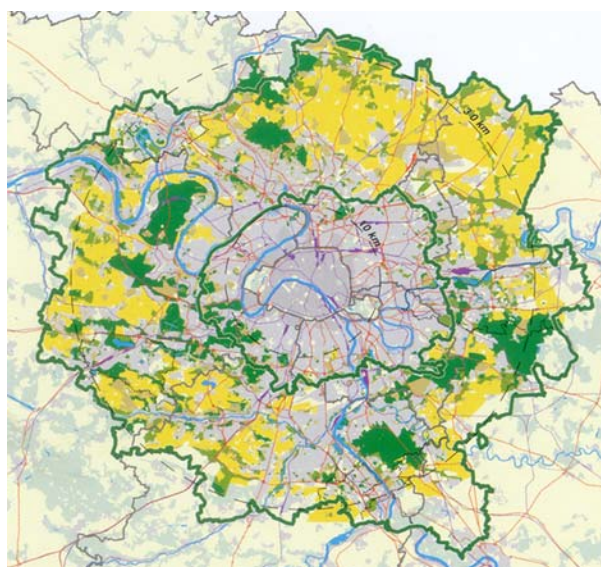



Figure 61 e 62. *Plan Vert Regional*: le quattro politiche ambientali relative alla *trame verte d'agglomération*, la *ceinture verte régionale*, la *couronne rurale* e le *vallées et coulées verte*. La cintura verde della conurbazione parigina è sostanzialmente formata da aree forestali (in scuro) e agricole (in chiaro).
Fonte: IAURIF, op. cit., 2003, pagg. 30, 80.

[189] FRANCO MIGLIORINI, *Un sistema del verde per Parigi*, "Urbanistica", 97, 1989, pag. 43. Dopo il Padog, il piano di riassetto e di organizzazione generale del 1960, che definisce un limite dimensionale alla città, la strategia dello *Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanism de la Région de Paris* del 1965 abbandona lo sviluppo radiocentrico per orientarlo in direzione di due assi con la creazione di *villes nouvelles*, ma rifiutando la soluzione del decentramento oltre una cintura verde.

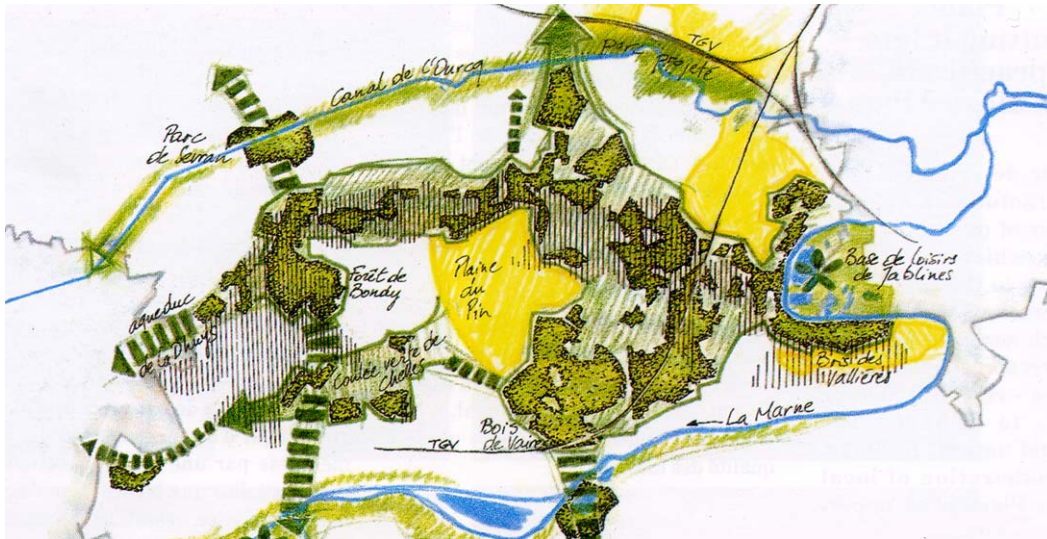



Figura 63. Progetti nella forma di *principes d'aménagement* sono previsti per i settori vulnerabili della cintura verde. Fonte: XAVIER DE BUYER, *Le Plan Vert Régional: mise en pratique dans les schémas directeurs locaux*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France", 108, 1994, pag. 96.

L'attuazione è prevista mediante l'acquisizione di terreno o l'adozione di misure protettive da parte dei vari livelli istituzionali coinvolti - dai Comuni, alla Regione, allo Stato - mentre l'Agence des espace vertes, costituita per mediare i conflitti urbano-rurali, promuove e realizza i singoli interventi su aree di proprietà o su richiesta delle singole Amministrazioni. Accordi e convenzioni con i proprietari privati consentono l'apertura dei parchi, l'attraversamento di percorsi entro le aree agricole e la fruizione dei boschi. "Si tratta di una politica a tutti gli effetti di tipo ambientale, che considera però come decisivi due ordini di ricadute: quella ricreativa legata alla domanda sociale di contatto con la natura e quella economica di salvaguardia di quella parte delle aree agricole, deboli per ragioni di qualità dei suoli e di organizzazione produttiva e fondiaria, che appaiono più esposte a processi di degrado e di sottrazione e dove l'azione appare prioritaria"[190]. Il progetto si fonda sull'analisi delle risorse esistenti, classificate in spazi verdi (boschi, foreste e parchi); aree agricole; spazi verdi di attrezzature urbane (centri sportivi, demani ospedalieri e universitari); aree prive di destinazione, dismesse o con attività marginali (cave, discariche, incolti, eccetera). Dall'indagine scaturiscono quattro linee direttive progettuali che riguardano gli spazi pubblici o privati di uso pubblico, per i quali il programma prevede interventi di acquisizione fondiaria per cinquemilatrecento ettari e la loro utilizzazione ricreativa; le aree agricole di proprietà privata per le quali sono rafforzate politiche di salvaguardia e protezione; gli spazi di accompagnamento della cintura verde, come cimiteri, complessi scolastici, campeggi, e i collegamenti verdi tra le tipologie sopra individuate, configurabili a tutti gli effetti all'interno di politiche di cintura[191].

Il *Plan Vert Régional* del 1994 non ha valenza giuridica ma si presenta nella forma di un documento propositivo a supporto delle attività di pianificazione a scala comunale. Si articola in quattro politiche che afferiscono a livelli diversi, sia geografici (in funzione della distanza dal centro di Parigi), sia istituzionali (richiedendo l'azione congiunta di Regione, Dipartimenti e Comuni) e si traduce in quattro distinte carte.

[190] FRANCO MIGLIORINI, op. cit., 1989, pagg. 44-45.
[191] L'estensione della cintura verde è pari a centodiciottomila ettari così suddivisi: spazi verdi pubblici o di uso pubblico (foreste, boschi, parchi, giardini urbani, aree ricreative), oltre cinquantasettemila ettari corrispondenti al quarantanove percento della superficie totale; aree agricole private, quasi cinquantatremila ettari (pari al quarantaquattro percento); spazi di accompagnamento e collegamenti verdi, ottomila ettari che incidono per il sette percento sul valore complessivo. Cfr. FRANCO MIGLIORINI, op. cit., 1989, pag. 48.

La *trame verte d'agglomération* investe il cuore della regione dell'Ile de France dal centro di Parigi fino ad un raggio di dieci chilometri ed è costituita da una rete capillare di parchi e spazi pubblici con l'obiettivo di creare una struttura verde all'interno della zona più densamente costruita, utilizzando principalmente la rete idrografica e la trama della viabilità storica, facilitando così la circolazione pedonale e ciclabile. La *ceinture verte régionale* si riferisce all'insieme dei quattrocentodieci Comuni che si trovano entro un raggio compreso tra i dieci e trenta chilometri da Parigi, nel territorio maggiormente sottoposto alle pressioni insediative le cui aree libere mostrano la più alta fragilità; ad essa si chiede di garantire che il passaggio dall'ambiente urbano a quello rurale avvenga in modo armonioso. La politica di preservazione degli spazi a corona della città dalla saturazione edilizia promossa con la *ceinture verte régionale* si inserisce in linea con quanto già perseguito dall'Agence des espace vertes con l'acquisizione e il potenziamento delle aree boschive o la conservazione delle aree agricole; per questa seconda finalità, l'Agenzia ha adottato un meccanismo di acquisizione di aree agricole strategiche per la continuità della cintura verde, cedendole poi in locazione agli agricoltori con contratti favorevoli e a lungo termine. La *couronne rurale* riguarda il territorio forestale e agricolo che si estende fino ai confini regionali, dove sono avviate politiche di conservazione del patrimonio naturale mediante la creazione di parchi regionali e l'attivazione di incentivi per le attività agricole e forestali. Le *vallées et coulées verte,* infine, sono corridoi verdi che attraversano trasversalmente la regione fino al centro dell'agglomerazione parigina sfruttando la presenza di elementi lineari sia naturali, come le valli fluviali, sia antropici come gli assi infrastrutturali (autostrade e Tgv) attraverso i quali si persegue la finalità di collegare le varie aree agricole e forestali più esterne con il nucleo urbano.

Die Frankfurt GrünGürtel

In Germania, diversamente da quanto è avvenuto in Italia dove la legislazione nazionale non prevede lo strumento del piano del verde o del piano del paesaggio[192], è operata la scelta di far procedere pianificazione urbanistica e paesistica con strumenti distinti e paralleli ai vari livelli amministrativi[193]. Il piano paesistico comunale è lo strumento centrale per la protezione e la cura del paesaggio attraverso il quale la pianificazione degli spazi aperti [*Freiraumplanung*] riveste un ruolo determinante per lo sviluppo degli insediamenti. E' il caso del piano paesistico di Francoforte sul Meno dove il sistema di aree libere periurbane struttura la crescita della città, supportato da una antica e ricca tradizione di politiche che vanno dall'acquisizione di terreni come bosco urbano (XIV secolo), alla trasformazione degli spazi difensivi in aree per la ricreazione (XIX secolo), alla realizzazione dell'*Alleenring* (fine XIX-inizio XX secolo), fino all'esperienza di pianificazione integrata dei nuovi insediamenti e spazi aperti di Lebrecth Migge ed Ernst May degli anni Venti per la Valle del Nidda.

Nel *GrünGürtel*, la cintura verde, rovesciando il termine usualmente riferito all'edificazione, si introduce la definizione di *parkerwartungsland* "aree in attesa di diventare parco". Significativamente nel piano si parla di visione strategica [*Vision Offener Grünräume*] così come avviene nella vicenda della regione carbonifera della Ruhr, due esperienze progettuali significative per il disegno degli spazi periurbani proposto. E' stato osservato che il punto di forza di queste realizzazioni tedesche di fama internazionale consiste nella capacità di combinare invenzioni progettuali e gestionali[194]. In esse, anche per i caratteri dimensionali dell'intervento, quello che conta non è elaborare un progetto formalmente ben disegnato ma

[192] Questa tipologia di piano è prevista a livello regionale nelle esperienze della fine degli anni Ottanta della Lombardia con il *Regolamento verde*, ma soprattutto dell'Emilia Romagna il cui Pr*ogramma Regionale per il Verde Urbano* ha introdotto lo strumento di settore del piano del verde.

[193] Ai tre livelli di Länder, Circoscrizioni e Comuni corrispondono tre strumenti di pianificazione paesistica: il programma di paesaggio [*Landschaftsprogramm*], il piano quadro paesistico [*Landschaftsrahmenplän*] e il piano paesistico comunale [*Landschaftsplän*] che ha come corrispondente urbanistico il piano di utilizzo dei suoli.

[194] Cfr. PIERO MAZZOLI, *Tutela e pianificazione del paesaggio in Germania*, in LIONELLA SCAZZOSI (a cura), *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi, Roma 1999, pagg. 67-98.

attivare meccanismi che permettono la sostenibilità e l'implementazione dell'operazione. Il *Frankfurt Grüngürtel* e l'*Emscher Landschaftspark* sono programmi di trasformazione "…proposti come strategie di natura processuale, il cui esito non è prestabilito, ma viene raggiunto per approssimazioni, e nelle quali il principale elemento di innovazione è rappresentato dalla rilevanza attribuita agli spazi aperti"[195]. Particolarmente significativa risulta infatti nel *GrünGürtel* la scelta non di una verifica in tempi brevi del progetto, ma decennale; non si cerca cioè una soluzione immediata ai problemi della città contemporanea che potrebbe rivelarsi anche effimera, ma si costruisce lentamente un processo. La cintura verde è pensata come piano di natura processuale, un *work in progress* per raggiungere, con piccoli passi, l'esito finale; ad essa è attribuito il compito di strutturare nel lungo periodo le trasformazioni urbane, diventando il mezzo per restituire identità a territori che sembravano averla perduta, riconoscendo nella "natura in città" l'elemento costitutivo del paesaggio edificato. "In queste aree il programma intendeva intervenire attraverso la manutenzione coordinata delle risorse esistenti, la realizzazione di percorsi, l'apertura controllata di aree agricole di proprietà privata, l'alberatura di superfici e percorsi, in modo tale da provvedere alla progressiva integrazione delle destinazioni d'uso esistenti con quelle in via di sviluppo, con l'obiettivo di giungere, entro dieci anni, alla riqualificazione ecologica e sociale di ampie porzioni del *GrünGürtel*"[196].

Figure 64, 65 e 66. Il *GrünGürtel* di Francoforte è inserito all'interno di un sistema di corridoi verdi regionali strutturati sulla rete idrografica, fin dalle prime elaborazioni progettuali del GrünGürtel Projektbüro (1990). Il paesaggio è caratterizzato da boschi e aree agricole dove permangono zone coltivate tradizionalmente a frutteto.
Fonte: TOM KOENIGS (a cura di), *Vision Offener Grünräume*, Campus Verlag, Frankfurt-New York 1991, pag. 9, 27, 29.

Questa strategia di lunga durata è stata il suo punto di forza, sia perché tale atteggiamento rappresenta una costante nella cultura tedesca, sia perché l'intensa campagna di sensibilizzazione della popolazione ha garantito che il progetto procedesse quasi per inerzia; purtroppo, in un clima politico precario, la lenta attuazione della cintura verde si è dimostrata anche una debolezza.

Il cambio politico-amministrativo del 1996 ha infatti interrotto l'attività della società costituita con il ruolo di coordinamento e progettazione della cintura verde diretta da Peter Lieser e Dietmar Vogel, ma proprio l'opera di coinvolgimento della popolazione, delle strutture comunali, dei vari operatori interessati, ha fatto sì che, nonostante le difficoltà legate alla restrizione dei finanziamenti, "…la strategia sembri tuttora sopravvivere, seppure in modo riflesso nelle scelte di sviluppo edilizio attente a limitare il consumo di suolo e alla

[195] ANTONIO LONGO, PETRA POTZ, *Un nuovo senso urbano*, in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pag. 99.
[196] PETER LIESER, *GrünGürtel Frankfurt. Una nuova strategia o l'ultima battaglia per la "natura in città"?*, in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pag. 109.

riduzione dell'impatto delle nuove opere infrastrutturali sul paesaggio, oltre che nel tentativo di alcuni comuni della cintura di collegarsi alle aree verdi di Francoforte attraverso corridoi verdi"[197].

Ciò è stato possibile soprattutto perché il *GrünGürtel* "…non è solo un progetto sulla carta, ma è innanzitutto un progetto nella mente dei cittadini. La progettazione degli spazi aperti è innanzitutto la ri-definizione del concetto di spazio nella mentalità della gente…"[198].

Oltre alla sostenibilità e all'innovazione gestionale una terza componente è strettamente correlata nei progetti tedeschi: la *straordinarietà* dell'operazione. Sebbene espressione di una lunga tradizione di pianificazione paesistica, quelle di Francoforte e della Ruhr costituiscono esperienze progettuali *extra-ordinarie* che rappresentano una innovazione nella prassi urbanistica attraverso l'attivazione di strutture indipendenti dotate di risorse umane e finanziarie in grado di realizzare disegni complessi in un tempo relativamente breve secondo una precisa programmazione degli interventi[199]. A Francoforte questo ruolo è sostenuto dal GrünGürtel Gmbh di intermediazione fra le istituzioni e le forze politiche e sociali coinvolte, dotata di grande autonomia, soprattutto finanziaria, con il compito di coordinamento dei vari uffici pubblici, di sensibilizzazione dell'opinione pubblica (con seminari, mostre, workshop, conferenze) e di formulazione delle linee guida per la costituzione di uno statuto della cintura verde.

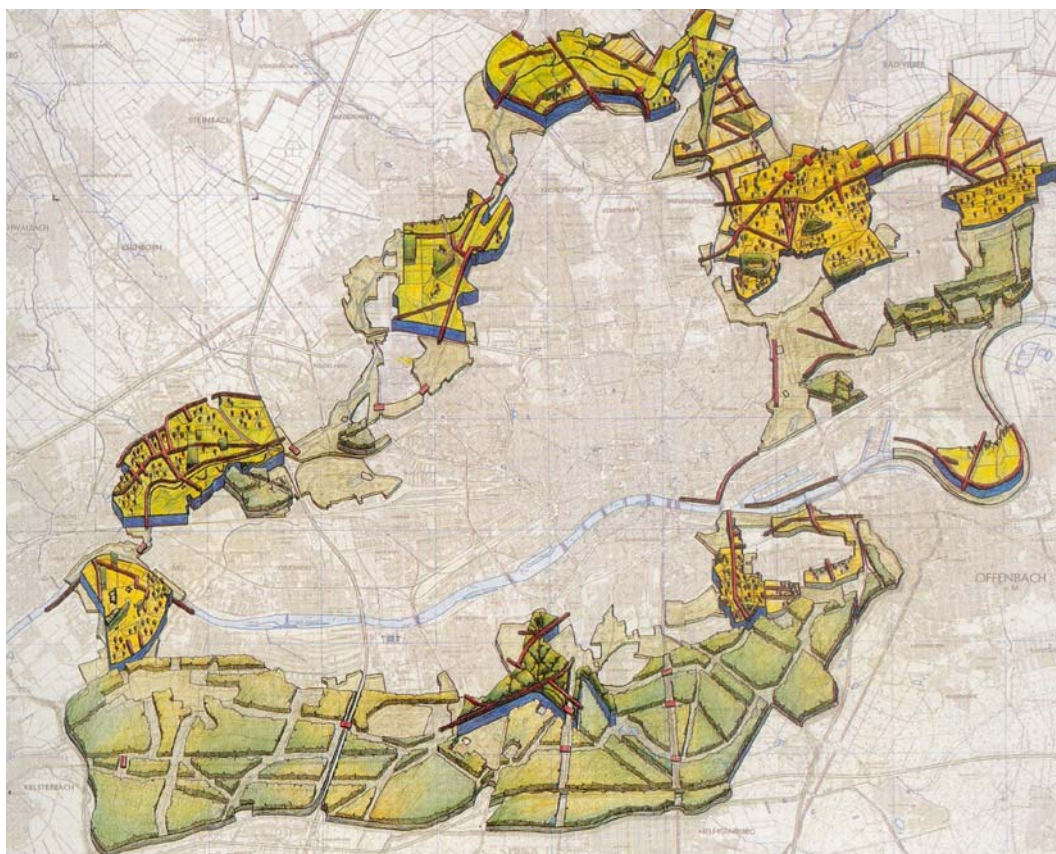



Figura 67. La cintura verde in una tavola di inquadramento per il workshop del 1990: il sistema dei parchi pubblici risalta sull'insieme delle aree agricole - che si articolano lungo il corso del fiume Nidda e nei territori a Nord rispetto al fiume Meno - e dei boschi - in particolare il grande bosco urbano a Sud della città - che caratterizzano il paesaggio periurbano di Francoforte.
Fonte: TOM KOENIGS (a cura di), op. cit., 1991, pag. 3.

[197] ANTONIO LONGO, PETRA POTZ, op. cit., 1996, pag. 103.
[198] TOM KOENIGS, PETER LIESER, *GrünGürtel Frankfurt* in MARTIN WENTZ (a cura di), *Planungskulturen. Die Zukunft der Städtischen*, Campus, Frankfurt-New York 1992, pag. 130.
[199] KLAUS SELLE, *Spazi aperti: nuove forme di azione*, in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pagg. 115-120.

Figure 68 e 69. Progetti di settori della cintura verde. Stadtpark Nieder-Eschbach, elaborato da Peter Berner, Ulrike Beuter, Adriaan Geuze-West 8 in occasione del workshop del 1990. Progetto di dettaglio predisposto nel 1992 da professionisti esterni per l'area compresa tra Lohrpark e Huthpark.
Fonti: TOM KOENIGS (a cura di), op. cit., 1991, pag. 140 e ANTONIO LONGO, PETRA POTZ, *Un nuovo senso urbano*, in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pag. 102.

La componente partecipativa è la chiave di volta per la costruzione del progetto-processo al quale sono impegnati tecnici esperti in pianificazione, architettura del paesaggio e agronomia, ma anche giuristi, sociologi, consulenti di finanza e economia aziendale. La strategia prefigurata dal *GrünGürtel* è esplicitata nella *Carta Costituzionale*, approvata nel 1991 e comprendente la raccolta delle procedure pubblico-giuridiche per assicurare la salvaguardia della cintura e nel *Manifesto della Cintura Verde* a cui è allegata la planimetria dell'ambito territoriale interessato e le linee progettuali.

La *Carta Costituzionale* costituisce il quadro entro cui si devono muovere gli interventi specifici ed alla quale devono adeguarsi i progetti relativi ai vari settori della cintura elaborati da professionisti esterni all'Amministrazione e alla società di intermediazione. La novità non è rappresentata dalle modalità di realizzazione dei singoli progetti, che seguono la prassi ordinaria, ma dall'innovazione delle procedure per cui ogni operazione deve essere conforme alle direttive stabilite dal piano generale. E' significativo, però, che il progetto non sarebbe mai partito se non vi fosse stata una forte volontà politica di porre in salvaguardia ben un terzo del proprio territorio (ottomila ettari su venticinquemila) e disposta a ingenti investimenti per il raggiungimento di tale obiettivo. Il programma iniziale degli interventi prevede la creazione di otto parchi costituenti la struttura portante del *GrünGürtel*, presupponendo un consistente finanziamento all'avvio del processo di costruzione della cintura. Concreta garanzia di realizzabilità è data riducendo gli espropri ai soli parchi pubblici ed attivando un meccanismo di scambi con i privati: il Comune acquista le aree che ricadono nella cintura non modificando le attività che vi si svolgono, ma indirizzando le modalità di gestione al recupero ambientale dell'area e ad un uso ricreativo; gli ex-proprietari affittano a prezzi simbolici il terreno da coltivare che, usufruendo di incentivi, utilizzano per pratiche agricole conformi alla normativa del *GrünGürtel,* mentre l'Amministrazione interviene nella sistemazione delle alberature, dei percorsi, dei corsi d'acqua.

Nel panorama europeo il *Frankfurt GrünGürtel* è un esempio interessante di rivisitazione del modello tradizionale di cintura verde adattandolo a nuove esigenze di carattere strategico e strutturale. In primo luogo si esclude l'acquisizione pubblica di tutte le aree di cintura per l'insostenibilità di tale operazione sia nella fase progettuale che, soprattutto, gestionale; in secondo luogo si attribuisce alla cintura verde una molteplicità di funzioni, tra cui il controllo della diffusione urbana rappresenta solo una delle motivazioni. Vogel riassume le finalità del progetto su tre ordini complementari: ecologiche, sociali e urbanistiche[200].

[200] Cfr. DIETMAR VOGEL, *GrünGürtel Frankfurt: un modello esportabile?*, Treviso 17 Gennaio 1995. Relazione dattiloscritta disponibile presso la Fondazione Benetton Studi Ricerche.

La cintura verde permette infatti di ottenere benefici ecologici nell'ambiente urbano (miglioramento del clima, riduzione del traffico per gli spostamenti *fuori porta*, eccetera); consente di realizzare spazi per le attività ricreative soprattutto per i ceti sociali più deboli, come bambini, anziani ed emigrati; garantisce il contenimento dell'espansione urbana salvaguardando gli spazi *vuoti* intermedi. Tre sono le categorie a cui si affida la costruzione della cintura verde: principalmente aree verdi già strutturate, di proprietà pubblica, ma anche demaniali o appartenenti a enti ecclesiastici e fondazioni; superfici inedificate come aree agricole e ambiti importanti dal punto di vista naturalistico; aree la cui destinazione funzionale è incerta e che vengono vincolate come aree libere, ad esempio le zone industriali dismesse di cui è ancora in discussione il destino progettuale. Che il sistema del verde a scala urbana e metropolitana non possa più fondarsi esclusivamente sulle tradizionali tipologie di parchi è oramai opinione condivisa, provata dal diffondersi di progetti di utilizzazione ricreativa dei territori agricoli periurbani. La pianificazione paesistica si trova spesso a gestire nelle aree di frangia situazioni di conflittualità; i conflitti tuttavia, come dimostra il caso di Francoforte, debbono essere risolti con l'integrazione dei molteplici usi: non è una questione di agricoltura o di ricreazione o di tutela ambientale o di nuova edificazione, poiché la loro contrapposizione solo indebolisce gli *interessi* dello spazio libero in città.

La cintura verde di Francoforte riveste un ulteriore valore esemplare configurandosi non come un segno *di forma* che definisce una corona di spazi attorno alla città, ma un sistema complesso che si adatta all'articolazione morfologica e tipologica degli spazi di margine urbano prevedendo anche una serie di connessioni verdi sia verso il centro urbano che verso l'esterno. Il *Grungurtel* si integra ad una serie di *Regionale Grünzüge* (entrambi hanno lo *status* di paesaggio protetto) che lo uniscono alle aree di interesse regionale, come il Regionalpark RheinMain, entro la cui strategia questo sistema di corridoi è inquadrato.

GrünGürtel und Grünzüge für München

Come a Francoforte anche nel capoluogo della Baviera le contemporanee esperienze di pianificazione e progettazione degli spazi verdi hanno origine da una ricca tradizione; qui è l'attività di Friedrich Ludwig von Sckell - noto per essere intervenuto nel 1804 nel disegno dell'Englische Garten, il parco paesaggistico e primo *volksgarten* tedesco situato appena fuori Monaco - il quale immagina intorno al centro urbano proprio un cerchio di verde. Anche a Monaco è stato redatto il piano paesistico comunale, diventato un unico documento con il piano regolatore che ha assunto la forma di "ecopiano". Anche a Monaco esiste una cintura verde ideata allo scopo di salvaguardare le aree dalla speculazione edilizia, conservare gli ambienti naturali e collegare gli spazi ricreativi sebbene, a differenza di Francoforte, non abbia raggiunto una posizione giuridica. I dintorni della città, che si è sviluppata lungo il fiume Isar in una pianura ondulata, sono ricchi di boschi, laghi e aree umide sopravvissute al prosciugamento delle paludi che, con la brughiera, un tempo caratterizzavano il paesaggio bavarese e presentano ancora tratti tipicamente rurali a fronte di una sempre più spinta urbanizzazione delle aree periferiche. Se il paesaggio meridionale possiede ancora un elevato valore, quello settentrionale è stato oggetto della localizzazione di impianti tecnologici, come inceneritori e depuratori e di un elevata infrastrutturazione; si tratta comunque di dodicimila ettari di spazi aperti nei quali concentrare l'offerta ricreativa per la popolazione, a cui si aggiungono altri novantamila ettari di aree protette.

L'esperienza di Monaco è significativa per aver sviluppato anche a livello comunale l'integrazione tra un disegno di cintura e un sistema di cunei verdi di penetrazione. Certi della necessità di una azione coordinata tra Monaco e i Comuni limitrofi per risolvere le criticità del capoluogo il Programma di Sviluppo del Land e il Piano Regionale di Monaco prevedono la creazione di diciannove fasce verdi regionali al fine di garantire le finalità principali che si è visto caratterizzare anche il progetto di Francoforte: la tutela dell'ambiente, la salvaguardia degli habitat e il miglioramento del clima attraverso corridoi di rigenerazione; la conservazione di agricoltura e silvicoltura; la creazione di luoghi dedicati alla ricreazione

accessibili con facilità; la protezione del territorio da un'ulteriore edificazione. Per evitare che la strategia di lunga durata stabilita a scala regionale sia disattesa, in sede di attuazione dei singoli progetti sono sviluppate una serie di misure tra cui la redazione di piani per le aree sensibili elaborati in accordo tra il Land, la Regione e la città[201].

I criteri stabiliti a livello regionale sono inseriti nel piano regolatore comunale che, come si è già sottolineato, è integrato dal piano paesistico. Ad esso devono uniformarsi tutti i piani urbanistici attuativi. A livello comunale accanto al disegno di cintura, il Consiglio Comunale, già dagli inizi degli anni Novanta, si impegna a creare una serie di corridoi verdi che si inseriscono fin dentro il tessuto urbano costituendo una rete per una lunghezza totale di circa settanta chilometri.

I quattordici corridoi urbani [*Innerstädtische Grünzüge*] si integrano e si collegano ai corridoi verdi regionali [*Regionale Grünzüge*] con l'obiettivo di dotare la città di millesettecento ettari di aree verdi entro il 2017, a cui si aggiunge, nel 1994, il *Landschaftspark Pasing-Laim-Blumenau-Hadern*, più di duecento ettari di aree agricole, naturali e forestali a Sud-Ovest della città. Nei corridoi verdi si considera prioritario il mantenimento delle aree boscate e dei campi coltivati; si parla infatti di *trenngrün*, verde divisorio, cioè aree libere che devono essere tutelate per ostacolare il saldarsi delle periferie.

Anche nei territori periurbani designati a cintura verde l'agricoltura gioca un ruolo determinante; qui, infatti, le aree agricole spesso di tipo intensivo, con evidenti problematiche in termini di percezione e di qualità ecologica, sono riconvertite verso modalità di coltivazione compatibili, introducendo fonti di reddito alternative per gli agricoltori come la produzione e vendita di prodotti di qualità. Lo sfruttamento intensivo delle superfici per le attività agricole ha inoltre condotto a una semplificazione semiologia ed ecologica del paesaggio che si intende superare attraverso il progetto di ricostruzione di siepi, filari alberati e macchie boscate.

Le esperienze di Francoforte e Monaco mostrano che il mantenimento delle attività agricole è indispensabile per l'effettiva realizzabilità di un progetto di cintura verde nella realtà contemporanea.

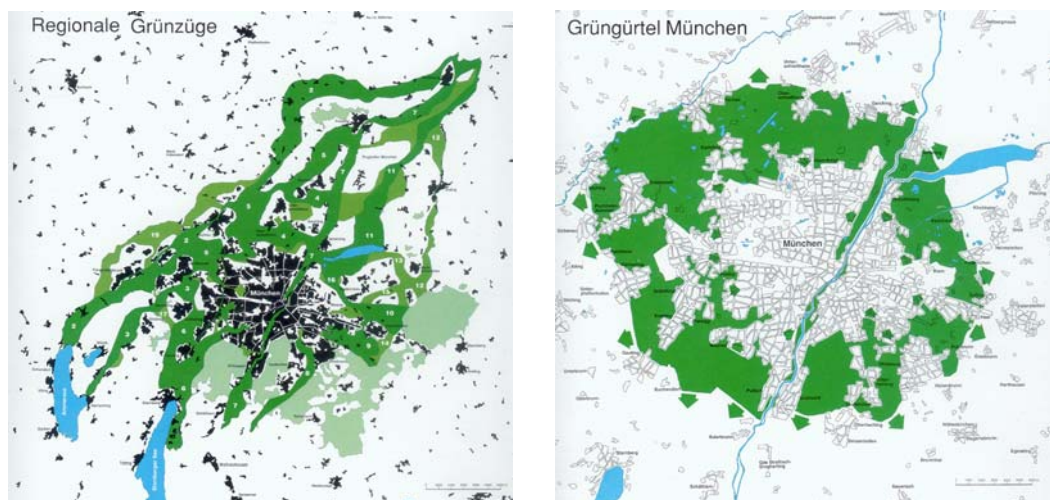



Figure 70 e 71. La cintura verde di Monaco è inserita all'interno di un sistema di corridoi verdi previsti dal Piano Regionale che assecondano la morfologia delle valli fluviali inglobando vaste aree umide, tracce delle estese paludi che circondavano la città, laghi e boschi, in particolare di pini. Nella figura di sinistra (disegno preliminare del 1996) sono numerati i diciannove *Regionale Grünzüge*: in scuro i corridoi esistenti, in chiaro quelli di progetto; in colore tenue il sistema dei boschi protetti che rivestono una importante funzione di regolazione ambientale delle risorse primarie (acqua, aria, suolo). Nella figura di destra è riprodotta la cintura verde con le direzioni di collegamento (frecce) verso l'interno della città e verso le fasce verdi regionali.
Fonte: HERMANN GRUB, PETRA LEJEUNE, *München: Stadt-Land-Grün*, Prestel-Verlag, München 1997, pagg. 13, 21.

[201] I *Teilraumgutachten* indagano dal punto di vista ecologico il possibile margine di sviluppo insediativo; ne sono stati realizzati per l'area a Nord di Monaco e per la zona dell'ex aeroporto di Riem.

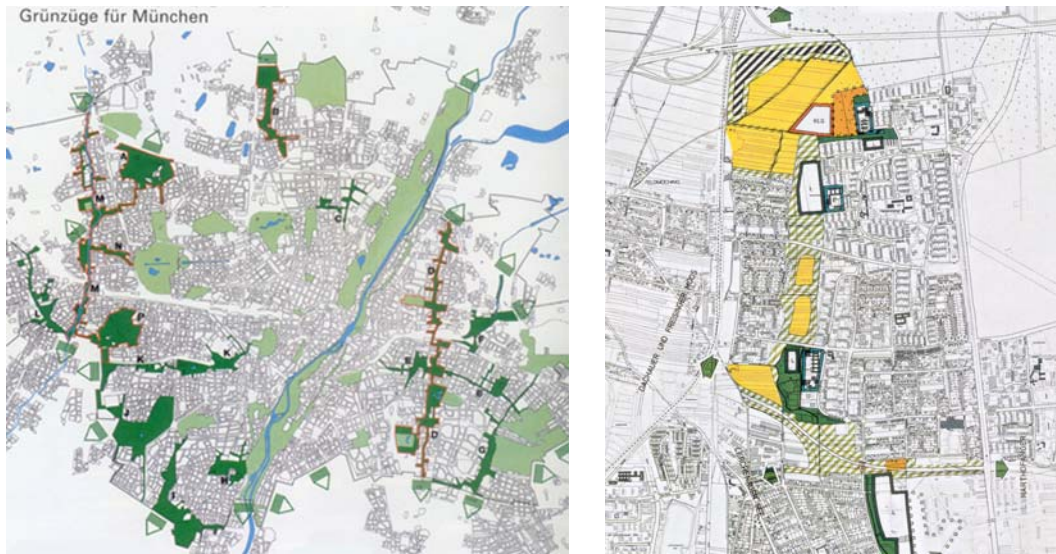



Figure 72 e 73. All'interno della città è prevista la realizzazione, nell'arco di venti anni dal 1992, di quattordici corridoi verdi (in scuro le aree di progetto, in chiaro le parti realizzate). Per ogni area sono riconosciute diverse funzioni, progetti e stadi di realizzazione. Il Grünzüg di Feldmochinger Anger (nella planimetria generale con la lettera B) riveste un'importanza particolare per essere localizzato in un'area densamente popolata e carente di verde pubblico. Come per tutti corridoi verdi sono redatti tre elaborati, un disegno preliminare, una mappa delle proprietà comunali e un progetto degli interventi. La parcellizzazione dei terreni, le lunghe trattative per il loro acquisto, i difficili accordi per il loro uso e gli ingenti mezzi finanziari necessari per la realizzazione degli interventi, rendono l'attuazione lenta: su una superficie di centotredici ettari, di cui tredici di aree pubbliche già esistenti, quaranta di aree agricole e cinque di aree naturali, la metà è rappresentata da aree ancora trasformabili. Fonte: HERMANN GRUB, PETRA LEJEUNE, op. cit., 1997, pagg. 37, 43.

A Monaco si ricerca una mediazione tra agricoltura e ricreazione: le attività agricole presenti nei territori di cintura sono indirizzate verso modalità di produzione estensiva, sostenute da meccanismi incentivanti e quelle che attualmente si svolgono su terreni destinati dal piano ad usi ricreativi sono ricollocate altrove. Qui la scelta compiuta è maggiormente orientata, rispetto a quella di Francoforte, verso l'acquisizione delle aree agricole (ma anche forme di affitto a lungo termine), situazione che ha portato al rallentamento nell'attuazione della cintura verde. Il mantenimento dell'agricoltura, la protezione della natura e la dotazione di aree ricreative all'interno dei confini della città, riducendo così l'elevato numero degli spostamenti in auto che caratterizza la regione, sono gli obiettivi di un progetto che si configura non tanto come un disegno dettagliato dei luoghi quanto come un processo concordato da tutti i partecipanti secondo il principio "vedere lo spazio totale – agire in porzioni di spazio"[202].

La strategia della lunga durata delle previsioni (venti anni), che inquadrano una struttura verde generale, e delle azioni articolate in interventi graduali che procedono "per piccoli passi" è ritenuta vincente anche nel progetto del *GrünGürtel* di Monaco, dove però le difficoltà economiche per l'acquisizione delle aree, o il loro affitto, indispensabile per impostare concretamente i progetti esecutivi e poi la loro realizzazione su aree che necessariamente debbono essere contigue per garantire la continuità nella penetrazione all'interno del tessuto della città, rendono estremamente lento il processo di costruzione del sistema. Nel calcolo approssimativo dei costi è stato osservato infatti, che circa la metà della somma stanziata deve essere destinata all'acquisizione dei terreni, mentre le spese per l'effettiva realizzazione sono ridotte dalla creazione di ampie superfici a prato, di percorsi costituiti da materiali a bassi costi di gestione e l'impiego accorto di determinate specie vegetali.

[202] HERMANN GRUB, PETRA LEJEUNE, *München: Stadt-Land-Grün*, Prestel-Verlag, Munchen 1997, pag. 26.

Le realizzazioni dei *Grünzüge* già avviate (Angerlohe, Feldmochinger Anger, Grünes Band Ost, Würm) soffrono tutte la minaccia di progetti di nuovi insediamenti residenziali e di sistemi di infrastrutture.

In breve: due esperienze spagnole

In Spagna fra le esperienze progettuali note di sistemi metropolitani di spazi verdi di cintura urbana si citano quelle di Vitoria-Gasteiz, capoluogo delle Province Basche e di Barcellona.

La prima ha inizio nel 1992, coinvolge quattrocento ettari distribuiti principalmente in quattro parchi ai margini della città, di cui due grandi aree forestali, collegati attraverso percorsi verdi e creati allo scopo di salvaguardare il paesaggio di grande valore ecologico che circonda la città, offrendo nuove opportunità ricreative alla popolazione.

L'idea di una cintura verde per l'area metropolitana di Barcellona, invece, circa millecinquecento ettari di cui più della metà già gestiti attraverso accordi tra municipalità diverse, è presentata nel 1999 dall'Amministrazione provinciale al fine di preservare la biodiversità del paesaggio del capoluogo catalano. L'*Anella Verda* è fondato sulla contiguità dei parchi naturali del Montseny, del Montenegre-Corredor, del Garraf, del Montserrat e De Sant Llorenç e di una serie di aree protette di dimensioni minori e di ambiti di connessione. Un sistema dunque a scala regionale che coinvolge anche parchi urbani, come il Par de Collserola, una vera e propria isola verde di ottomila ettari gestiti da un Ente Metropolitano che rappresenta i nove Comuni interessati dal parco. Significativo, nell'esperienza di Barcellona, è l'approccio al tema della creazione di una rete di continuità ambientale attraverso il collegamento di una serie di aree protette nella forma di un anello verde.

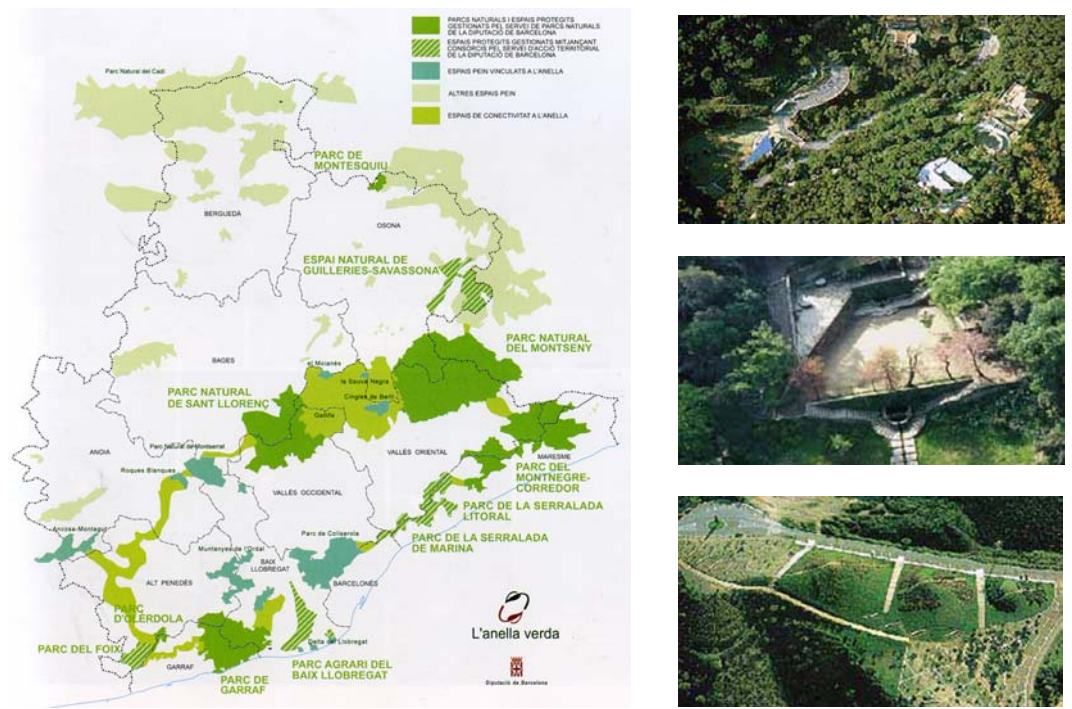



Figure 74, 75, 76 e 77. *Anella verda* dell'area metropolitana di Barcellona è formata dalla continuità di aree naturali protette; tra queste, il Parc de Collserola a margine della città presenta una grande ricchezza di risorse naturali e un'ampia variabilità di ambienti mediterranei, soprattutto bosco che possono essere goduti da vari punti panoramici (nella prima foto: Miradors de Sant Pere Martir) oltre che numerosi episodi di carattere culturale, come quello della chiesa di Vallvidrera o la Font de la Budellera sulla cima del Tibidabo (nella seconda e terza fotografia).
Fonti: *Rehacer paisajes. Arquitectura del Paisaje en Europa. 1994-1999.* Colección Arquíthemas n.6. Catalogo della 1° Biennale del Paesaggio 1999, Edición Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona 2000, pag 159.

1.8 L'APPROCCIO ITALIANO ALL'IDEA DI CINTURA VERDE

In Italia l'interesse per il modello di cintura verde si data in tempi abbastanza recenti se confrontati con le esperienze internazionali; ciò accade dagli anni Settanta in poi, quando l'emergere di una nuova coscienza ambientale, sociale e urbanistica più attenta alla progettazione degli spazi aperti, grazie anche alle conquiste raggiunte in materia di pianificazione dei parchi naturali, sposta l'attenzione verso i temi della pianificazione e progettazione delle aree periurbane. La suggestione di una cintura di spazi verdi attorno alla città è richiamata in alcuni piani regolatori, sebbene spesso si tratti di singoli episodi verdi che mancano in realtà di una strategia comune o questa è data esclusivamente dalla loro posizione ai margini delle aree urbanizzate più che dal loro effettivo ruolo.

Ciò non può dirsi vero per una delle poche esperienze conosciute di inizio Novecento che merita di essere ricordata, quella di Marcello Piacentini. Richiamando anche visivamente l'immagine della collana di smeraldi di Boston, in un testo del 1916 Piacentini propone per Roma un *anello* in cui "…i singoli Parchi, ben distribuiti intorno alla città, serviranno innanzitutto come giardini per singoli quartieri; ma oltre a ciò, dovrebbero tra loro essere riuniti per mezzo di un ampio viale alberato, che tutti li attraversasse come il filo di una collana di pietre preziose. (L'insieme dei Parchi avrà una superficie approssimativa di kmq 6.50). Questo grande viale – *l'anello dei Parchi* -, adorno di squares, nell'attraversare i vari quartieri di abitazione, sarebbe delimitato da due zone di costruzione a villini, in modo da non avere, percorrendolo, l'impressione di attraversare la città, bensì l'illusione di trovarsi costantemente nel Parco"[203]. La passeggiata di circa cinquanta chilometri si snoda attraverso parchi già esistenti come il Pincio, Valle Giulia, il Gianicolo e aree di Ville che il Comune, egli suggerisce, dovrebbe acquisire evitando così che esse vengano "…a cedere il posto ad altrettanti quartieri di casoni", accanto alla creazione di "due nuovi Giardini pubblici, uno al di là del Viale Angelico, sotto Monte Mario tra piazza d'Armi e il quartiere Trionfale, l'altro, fuori di porta Maggiore, in tutta la zona oggi occupata dallo Scalo Merci"[204].

La difficoltà di creare sistemi verdi di cintura è principalmente di ordine culturale: comprendere la necessità di un approccio integrato, capace di ricomporre le diverse tipologie in un disegno di spazi aperti e una strategia unitari. L'incomunicabilità tra la pianificazione delle aree agricole, dei parchi naturali e delle aree verdi pubbliche, ciascuna con proprie regole e finalità (garantire la produzione in territori spesso intesi come "aree bianche" in attesa di edificazione, vincolare paesaggi di pregio, soddisfare gli standard) ha di fatto portato all'incapacità di gestire le trasformazioni del paesaggio periurbano. Questo ritardo ha assunto carattere di urgenza con il processo di crescita verificatosi in particolari zone geografiche che ha portato alla formazione di conurbazioni continue, prima lungo alcune direttrici stradali principali poi secondo i modi dell'urbanizzazione diffusa.

Proprio la necessità di contrastare l'espansione a macchia d'olio induce la città di Bologna, alla fine degli anni Sessanta, a proporre uno schema di sviluppo urbano fondato su un sistema del verde costituito da un insieme di parchi fluviali e parchi a corona dell'area urbanizzata al fine di salvaguardare le aree agricole e i caratteri storici e ambientali della collina. Finalizzata alla tutela del paesaggio agrario periurbano, recuperando il territorio coltivato che dalle mura della città si estende fino al fiume Po, è anche la proposta, della metà degli anni Settanta, per il parco agricolo di Ferrara. Negli stessi anni a Milano si inizia a parlare di tutela del territorio agricolo periurbano e della creazione di una serie di aree ricreative. Il disegno di cintura che ne deriva non è tuttavia scaturito da un programma unitario di intervento o inserito all'interno di uno strumento di pianificazione di coordinamento.

[203] MARCELLO PIACENTINI, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Associazione artistica fra i cultori di architettura, Stab. Tip. Aternum, Roma 1916, pag. 27.
[204] Ibidem.

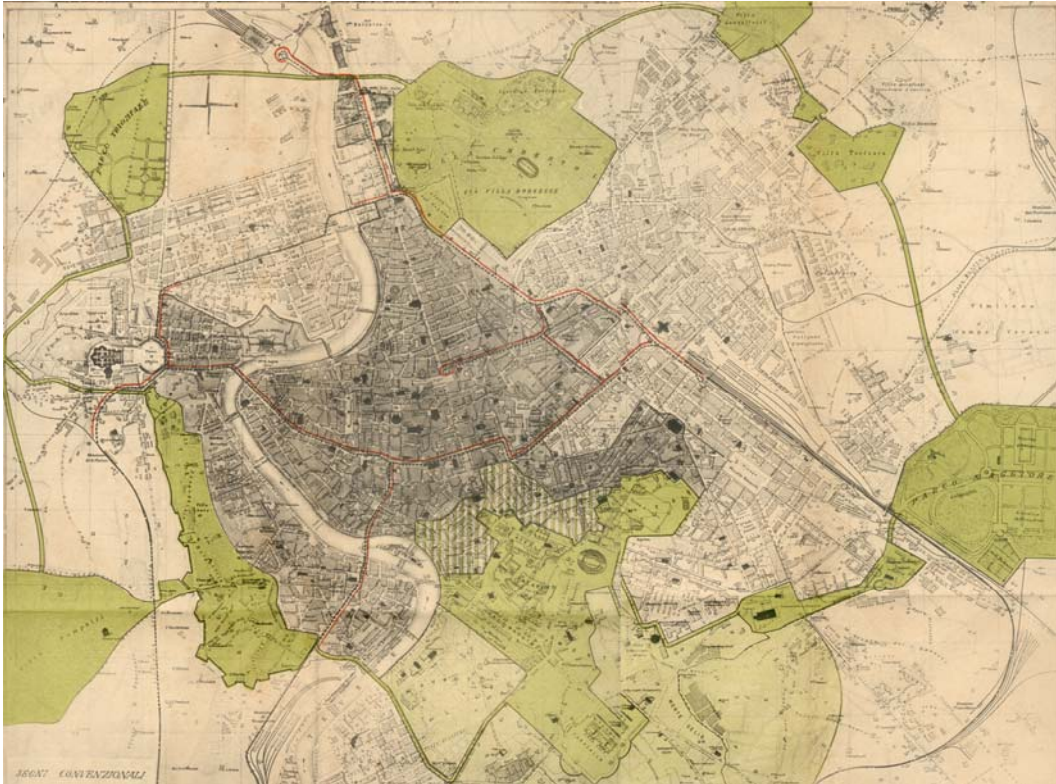



Figura 78. "Isolamento Città vecchia e Anello dei Parchi". Rispetto alla città consolidata e alla sua espansione, sono riportati l'*Anello dei Parchi* (in scuro), l'ampliamento della zona archeologica (in tratteggio) e la *zona di carattere* (in chiaro) che Piacentini ritiene "uno dei più caratteristici paesaggi di ambiente romano" inserendola nel circuito di salvaguardia e protezione.
Fonte: MARCELLO PIACENTINI, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Associazione artistica fra i cultori di architettura, Stab. Tip. Aternum, Roma 1916.

L'importanza dell'esperienza milanese, come pure di quella più recente della città di Torino, risiede però nella scala di intervento, sia per l'estensione territoriale coinvolta che per la figura dell'Ente estensore-gestore del progetto, essendo innegabile la necessità di superare i limiti amministrativi imposti dai confini comunali per una gestione efficace del paesaggio periurbano. Nel capoluogo piemontese l'Amministrazione comunale sta oggi portando avanti due progetti - *Corona Verde* e *Torino Città d'Acque* - dando forma ad un'idea che risale agli anni Settanta, quella di ricomporre in un disegno unitario il verde urbano, fluviale e parchi regionali. L'interesse per questa esperienza risiede proprio nell'approccio integrato alla pianificazione e progettazione degli spazi verdi, che vede il modello di cintura urbana associato al sistema di connessioni lineari fondate sulla rete fluviale. Il progetto torinese è interessante per un ulteriore motivo: gli obiettivi di *Corona Verde* sono molteplici, dalla tutela naturalistica delle aree protette, alla salvaguardia dei valori storico-architettonici del paesaggio, al potenziamento del verde urbano, sino alla promozione turistica. Questo progetto, forse il più lontano dal tradizionale modello di cintura verde, è emblematico della situazione della nostra penisola, dove il paesaggio periurbano è fortemente antropizzato e connotato da valori culturali oltre che naturali, per cui l'obiettivo della creazione di una cintura di spazi verdi intorno alla città non è tanto il contenimento dell'espansione urbana quanto la valorizzazione delle risorse naturali e culturali esistenti.

A parte queste due esperienze sovracomunali, in genere la previsione di una cintura verde afferisce al livello di pianificazione comunale, spesso legata a quelle città di medie dimensioni, come Ravenna o Novara, in cui la cui particolare conformazione morfologica – con un centro urbano compatto, una periferia ugualmente densa spesso definita e separata dal territorio agricolo da linee infrastrutturali - le rende particolarmente adatte ad accogliere tale

disegno. Anche alcune realtà metropolitane come Roma hanno utilizzato l'immagine, in questo caso della *ruota verde*, per dar forza ad un progetto in cui il sistema ambientale è motore della riqualificazione urbana, mentre altre città hanno attivato a strategie che di fatto presentano molte affinità con quelle perseguite con la cintura verde: a Napoli la Variante di piano del 1999 contiene una fascia perimetrale costituita da aree agricole e parchi pubblici; a Palermo la variante al P.R.G. del 1996 definisce il parco agricolo-urbano di Ciaculli; a Firenze il P.R.G.'92 propone la "murazione verde" e il "parco storico delle colline".

In questi piani regolatori si ricorre all'immagine della cintura verde – si sottolinea la parola *immagine*, perché spesso questa previsione non si traduce in efficaci disposizioni normative e gestionali - per dare un disegno compiuto ai margini delle periferie. Una delle principali motivazioni per la creazione di una cintura verde è la ridefinizione dei bordi urbani, al fine di innovare l'aspetto visibile della città. Alla cintura verde è attribuita una forte valenza evocativa ed estetica, che viene controllata attraverso la riscoperta del disegno urbano. Si tratta di riqualificare la periferia esistente, non tanto di contenerne le nuove espansioni, vista anche l'attuale tendenza alla contrazione demografica; si tratta inoltre di realizzare spazi adatti alle attività turistiche e ricreative, sia per rispondere alle mutate esigenze della popolazione sia per soddisfare le attuali, ormai storiche, carenze nella dotazione di aree verdi urbane. Ecco dunque che attorno alle città si progettano sistemi di aree verdi che comprendono parchi, aree naturali ma soprattutto territorio agricolo *ordinario* che si tenta di tutelare mediante il riconoscimento di un *diritto* al mantenimento delle superfici libere attraverso l'esistenza di uno *status* speciale, quello della cintura verde.

Milano: una cintura verde "di fatto" per l'area metropolitana

A Milano negli anni Settanta si comincia a parlare della creazione di un grande polmone verde nella zona settentrionale, più densamente popolata e sottoposta ad elevate pressioni insediative e della realizzazione di un "parco diffuso" per la salvaguardia delle aree agricole meridionali. Il Piano Regolatore del 1979 tenta la formazione di una cintura verde attorno alla città con la previsione di estensione delle aree verdi esistenti e la creazione di nuove. L'esistenza oggi di un sistema *di cintura* è il prodotto delle scelte urbanistiche effettuate da allora che non derivano però da una politica unitaria di progettazione, ma nascono in base a studi che hanno sì come oggetto l'area metropolitana, ma sono approvati come singole iniziative in mancanza di un quadro sovracomunale di riferimento[205].

Il territorio periurbano milanese presenta caratteri fortemente differenziati: a Nord si è creato per l'intensità dei legami con l'Europa un tessuto urbanizzato compatto, individuando solo a una certa distanza spazi ancora liberi o importanti aree protette; a Sud invece, una crescita inferiore grazie anche al vincolo di inedificabilità posto dal Parco Agricolo, non ha condotto alla saturazione tra le infrastrutture radiali, comunque più rade e la pianura ha mantenuto una vocazione produttiva sebbene in condizioni di forte impoverimento ecologico e semiologico. La diversa configurazione paesistica ha portato a un differente approccio della pianificazione ai margini urbani settentrionale e meridionale, incapace, però, da un lato (a Nord), di realizzare effettivamente un sistema di parchi e, dall'altro (a Sud), di guidare le trasformazioni a cui ci si oppone solo con un vincolo di inedificabilità.

L'idea di cintura verde è presente nelle ricerche del Centro Studi Pim per il Piano Territoriale Intercomunale[206]. Nel considerare il quadro dell'area metropolitana milanese in cui, nonostante la diminuzione della pressione industriale e demografica, la crescita urbana continua ad un ritmo elevato, viene dichiarata l'irrinunciabilità di alcuni valori come la *perennità* delle aree agricole; il recupero delle aree urbanizzate, in particolare le aree dismesse;

[205] Il Piano territoriale paesistico regionale è approvato solo nel 2001 e il Piano provinciale nel 2003.
[206] Centro Studi Pim, *Piano Territoriale di coordinamento*, Parco Sud - Provincia di Milano, Milano 1993. Il Centro Studi Pim (l'acronimo sta per Piano Intercomunale Milanese) è istituito alla fine degli anni Sessanta con l'obiettivo di elaborare un piano urbanistico di livello sovracomunale per l'area metropolitana.

la riqualificazione delle periferie; la disincentivazione di modelli insediativi dispersi; il rafforzamento della tutela delle aree verdi. Per rispondere a questi obiettivi è proposta la creazione di una cintura verde la cui funzione "…è quella di orientare la riorganizzazione della struttura urbana e territoriale, di mettere a disposizione dei cittadini luoghi e spazi per l'attività ricreativa e di preservare quelle risorse fisiche e ambientali che sono indispensabili per l'equilibrio dell'ecosistema metropolitano. […] La cintura verde non è un parco tradizionale, né una sommatoria di più parchi. E' un grande territorio aperto fatto soprattutto di agricoltura e di paesaggio rurale, ma anche di ambiti naturali e di zone ambientalmente sensibili da difendere e da valorizzare, di aree degradate da bonificare, di parchi pubblici attrezzati esistenti o da realizzare"[207].

Tra questi, il Parco Nord Milano, istituito nel 1975 e gestito da un consorzio di sei Comuni, è il più significativo[208]. E' un "parco regionale di cintura metropolitana" (seicento ettari, di cui quasi la metà realizzati), una nuova categoria introdotta dalla Regione Lombardia affiancando le aree protette tradizionali. Con questo termine vengono identificate "le zone di importanza strategica per l'equilibrio ecologico delle aree metropolitane, per la tutela e il recupero paesistico e ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, per la connessione delle aree esterne, dei sistemi verdi urbani, per la ricreazione e il tempo libero dei cittadini, mediante la più efficace gestione del paesaggio con particolare riguardo alla continuazione e al potenziamento delle attività agro-silvo-colturali"[209].

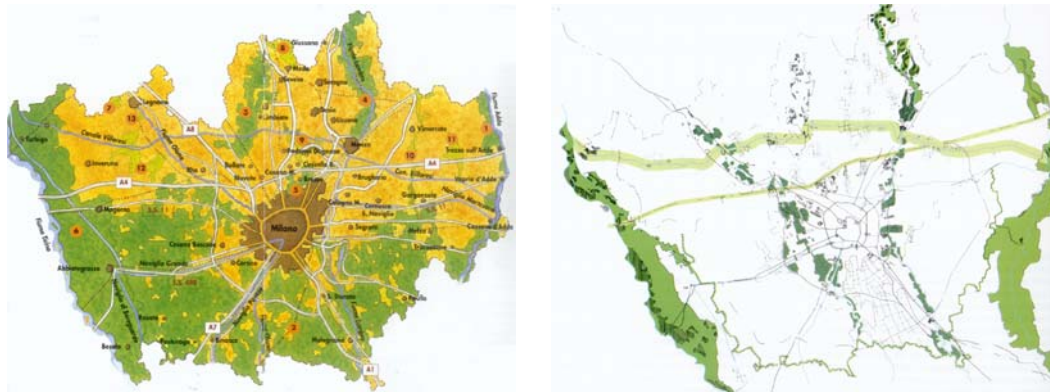



Figure 79 e 80. Il sistema dei parchi regionali e sovracomunali nell'*hinterland* milanese: i Parchi dell'Adda Nord e della Valle del Ticino delimitano ad oriente ed occidente l'area; il Parco Agricolo Sud si estende lungo l'arco meridionale collegando le aste fluviali dell'Adda e del Ticino, mentre a settentrione si trovano una serie di aree protette tra cui il Parco Nord Milano a margine della città (nella carta con il numero 5). Il sistema della longitudinalità Nord-Sud - da sinistra, i fiumi Ticino, Olona, Lambro e Adda - e della trasversalità Est-Ovest con il canale Villoresi, e il Parco Agricolo Sud così come messo in evidenza dagli studi per il Piano provinciale.
Fonti: Provincia di Milano, Assessorato Agricoltura e Parchi, *Parchi Regionali e Parchi Sovracomunali*, opuscolo, 2000 e CESARE MACCHI CASSIA, UGO ISCHIA, (a cura di), *Un territorio urbano. L'interpretazione progettuale dei valori paesistici e storico-culturali*, Quaderni del piano per l'area metropolitana milanese, 5, F. Angeli, Milano 1999, pag. 82.

207 LUCIANO MINOTTI, *Un progetto di cintura verde per l'area metropolitana milanese*, "Urbanistica", 106, 1996, pag. 5.
208 La nascita ufficiale avviene con la L.R. 78/1975 *Istituzione del Parco di interesse regionale Nord-Milano*, con cui si affida al Consorzio il potere di vincolare i terreni e procedere agli eventuali espropri, si obbligano i Comuni ad adeguare i propri strumenti urbanistici e si dà inizio ai meccanismi di finanziamento regionali. In quell'anno è redatto il Piano territoriale, approvato nel 1977. Agli inizi degli anni Ottanta si avvia la riqualificazione di una prima area, acquistata dall'ex-Breda, trovandosi a gestire situazioni di degrado dovute alla presenza di strutture abbandonate e di residui delle lavorazioni industriali, ed anche una revisione del piano in funzione della mutata filosofia progettuale, che si conclude nel 1990 con l'approvazione di una variante. Nel 2000 è approvato il progetto di massima e il nuovo statuto.
209 L.R. 41/1985, *Integrazioni e modifiche alla L.R. 86/83*. Le difficoltà di adattare le normative previste per le aree protette ai territori periurbani porta la Regione ad emanare un primo provvedimento (L.R. 86/1983) che introduce la categoria di "parco locale di interesse sovracomunale", poi modificata con la legge del 1985. Si ricorda inoltre che il Decreto Ministeriale 1444/1968 prevedeva i "parchi metropolitani", a cui era associato uno standard di ben quindici metri quadrati ad abitante.

Figure 81 e 82. Localizzazione degli interventi di riforestazione e rinaturazione previsti dai *19 Progetti Parco Agricolo Sud*. “Una proposta strategica per il PTC: approfondimenti sulla corona intermedia”: in scuro i parchi urbani esistenti e di progetto e in chiaro le aree agricole di particolare interesse.
Fonti: MICHELE MAURI, *19 progetti per il Parco Agricolo Sud Milano*, supplemento a “Parchi e Riserve naturali”, 2, 2004 e CESARE MACCHI CASSIA, UGO ISCHIA, (a cura di), op. cit., pag. 148.

Delimitata da alcune infrastrutture stradali ad alto scorrimento, quest’area si presentava degradata, disseminata di attività reiette (sfasciacarrozze, depositi, eccetera), aree industriali dismesse e aree agricole residuali; un territorio dunque non tanto di particolare interesse naturalistico o storico-culturale, ma di importanza strategica per gli equilibri dell’area metropolitana, rappresentando di fatto l’ultima zona libera alla periferia della città.

Alcune scelte sono state alla base del successo di questa iniziativa. Innanzitutto la decisione della gradualità nella realizzazione, un *work in progress* che, sebbene inizialmente dovuto ai ritardi per problemi urbanistici, finanziari e burocratici, ha rappresentato una *mossa vincente*, così come lo è stato per la cintura verde di Francoforte. Considerando dunque che porre un vincolo di inedificabilità non sarebbe servito a scongiurare il degrado o l’abusivismo, si decide “…di operare con grande duttilità e rapidità, portando la progettazione e l’attuazione là dove si riscontrano via via le condizioni favorevoli per un intervento efficace di recupero, di sistemazione a verde, di realizzazione di un percorso, di interconnessione o di un’attrezzature o di quant’altro ritenuto necessario ed opportuno”[210]. Si opta quindi per “…un progetto generale «aperto», definito nella grande maglia, nel disegno di grande scala e che poi, all’interno delle singole «stanze verdi», avrebbe consentito di operare per successive addizioni, proposte o reinterpretazioni, oggi ma anche domani e dopodomani, da parte di chi fosse chiamato a progettare quel tassello; progetto destinato quindi a continuamente integrarsi e definirsi e ridefinirsi, per successivi contributi e approfondimenti, anche tornando talvolta a modificare e integrare il già realizzato”[211]. Anche il particolare assetto istituzionale e organizzativo che affida la gestione del parco ad un Ente pubblico – il Consorzio dei Comuni - dotato di autonomia finanziaria e amministrativa che dispone di una propria struttura tecnico-operativa per la progettazione, attuazione e gestione ricorda l’esperienza di Francoforte e rappresenta un ulteriore elemento a garanzia dell’effettiva realizzabilità dell’iniziativa. Infine, è attribuita una particolare importanza nel processo di realizzazione del parco al coinvolgimento e alla partecipazione dei cittadini e delle associazioni locali.

Queste scelte sono fondamentali per supportare la decisione di fondo posta dal piano del parco, quella dell’acquisizione pubblica delle aree, oltre l’acquisizione e utilizzazione sociale del patrimonio architettonico presente. Per consentire tale operazione si scarta l’idea di un “parco-giardino” e si opta per la realizzazione di un vero e proprio bosco urbano su circa la metà delle superfici a disposizione. Le opere di forestazione urbana, intervallando il bosco con ampie radure a prato, hanno consentito di ottenere esiti spaziali e visuali di rilevante

[210] FRANCESCO BORELLA, *L’esperienza del Parco Nord Milano*, “Folia” inserto di “Acer”, 2, 1995, pag. 42.
[211] FRANCESCO BORELLA, *Il Parco Nord Milano, 1983-1998: riflessioni sopra un’esperienza*, “Parchi”, 25, 1998, pag. 33.

qualità estetica, oltre che benefici di tipo economico, gestionale ed ecologico[212]. Associati a questi interventi si da inizio anche al recupero ambientale, affrontando la bonifica dei luoghi inquinati e alla realizzazione di varie attrezzature sportive e sociali (campi da bocce e orti urbani affidati alle cure egli anziani, spazi sportivi destinati a ciclisti, *rollers*, corridori, spazi gioco destinati ai bambini o per le attività didattiche scolastiche) la cui presenza è finalizzata soprattutto a stimolare la partecipazione dei cittadini alla loro manutenzione.

Oggetto di discussione fin dagli anni Sessanta, il Parco Agricolo Sud è istituito solo trent'anni dopo come "parco regionale di cintura metropolitana"; gestito dalla Provincia, comprende sessanta Comuni oltre Milano per un'area di quarantaseimilatrecento ettari, che corrisponde quasi a un terzo dell'intero territorio provinciale. La sua stessa dimensione e le notevoli difficoltà di attuazione incontrate, legate anche alla particolare tipologia di parco che intreccia la tutela del territorio con la difesa di una funzione economica come quella agricola, hanno di fatto reso difficile rispondere agli obiettivi prefissati.

In assenza di un quadro sovracomunale, la scelta di istituire il parco agricolo è stata ritenuta l'unica possibilità per limitare l'avanzata dell'urbanizzazione e valorizzare un grande patrimonio di abbazie, castelli e cascine, vestigia di una storia di *appropriazione* da parte di laici e religiosi della bassa pianura milanese che hanno strutturato il paesaggio attorno alla risorsa primaria dell'acqua. Tuttora questa rimane un'area a vocazione agricola sebbene, per soddisfare le esigenze del mercato, si siano privilegiati metodi di coltivazione ad alta redditività e basso impiego di manodopera che hanno contribuito a cancellare i segni della rete delle risorgive, dei fontanili, delle marcite[213].

La scelta però di questa tipologia di parco ha sollevato molte critiche per aver attribuito all'attività agricola nell'area metropolitana un ruolo economico e produttivo, in contraddizione anche con le tendenze riduttive a livello comunitario. Pur riconoscendo l'efficacia dell'imposizione di un vincolo nell'aver limitato l'edificazione nei territori agricoli interclusi, questo di fatto non si è dimostrato, come forse era prevedibile, uno strumento adatto a gestire le inevitabili trasformazioni del paesaggio periurbano milanese. A ciò si deve aggiungere che il perimetro del parco è individuato sul mosaico delle aree non edificabili indicate dai piani regolatori vigenti, in assenza di un piano territoriale provinciale di coordinamento. Questa inadeguatezza è insita nella tipologia di piano proposta che, ponendosi ad un livello superiore rispetto a quello comunale (il Parco esprime infatti pareri sull'attività urbanistica dei Comuni), risulta incapace di dialogare con i numerosi Comuni coinvolti, congelando le scelte urbanistiche ai piani regolatori vigenti e sottraendo loro, in pratica, la gestione del territorio. Il Parco si è configurato più come un vincolo di salvaguardia posto dalla legge istitutiva del 1990 che come un reale strumento di organizzazione territoriale.

Una svolta nell'attuazione del parco avviene nel 2004 quando sono elaborati i progetti di due aree comprese al suo interno - Ticinello e Vaiano Valle - la cui realizzazione permetterebbe il completamento, lungo il margine meridionale, della cintura di spazi verdi che include il Parco Nord Milano a Nord, il Parco del Trenno, Boscoincittà e il Parco delle

[212] Gli interventi di forestazione urbana prevedono la messa a dimora di pianticelle forestali per la formazione in tempi medio lunghi di ecosistemi equilibrati con un apporto ridotto e costante di energia e materiali dall'esterno. Queste operazioni nel Parco Nord, a cura dell'Azienda Regionale delle Foreste, sono iniziate nel 1983 e da allora procedono con ritmo costante (circa diecimila piante messe a dimora ogni anno, con una densità per gli ultimi rimboschimenti pari a duemilacinquecento piante per ettaro) per un totale che supera i sessanta ettari di forestazione. Le specie utilizzate per i rimboschimenti appartengono alla tipica associazione vegetale padana - quercia, frassino, acero montano, pioppo, betulla, pino silvestre, olmo campestre – mentre per i filari sono utilizzate specie come ippocastano, farnia, quercia rossa, acero, tiglio, bagolaro. Cfr. MAURO CARRA, *Il bosco urbano del parco Nord Milano*, "Folia" inserto di "Acer", 2, 1995, pag. 45.

[213] Le risorgive si formano con l'affiorare delle acque del sottosuolo quando incontrano uno strato impermeabile d'argilla; se ciò avviene artificialmente si hanno i fontanili. Le marcite, come tecnica colturale, sono state introdotte nel XIII secolo sfruttando la temperatura dell'acqua di sorgiva per mantenere un velo bagnato sul terreno preservandolo dal gelo invernale e garantendo così foraggio fresco tutto l'anno.

Cave a Ovest e il Parco Forlanini ad Est[214]. Nello stesso anno si inaugura anche l'iniziativa *19 Progetti per il Parco Agricolo Sud Milano*[215] ideata per riqualificare i boschi esistenti e incrementare la superficie forestale. Se, infatti, fino al Settecento il paesaggio di pianura milanese era verosimilmente più boschivo, attualmente restano solo tracce isolate in nuclei di bosco di dimensioni ridotte costituiti da aceri campestri, farnie, pioppi e salici.

Nella primavera del 2004, dunque, iniziano i lavori di rinaturalizzazione, forestazione delle aree incolte e riqualificazione floristica delle aree forestali esistenti con l'immissione controllata di specie di sottobosco. L'importanza della riforestazione era già stata messa in luce sia attraverso realizzazioni sperimentali e puntuali come il Parco Nord o Boscoincittà, sia come strategia generale di intervento sui paesaggi periurbani milanesi. Scrive infatti Boatti agli inizi degli anni Novanta: "Un tentativo di soluzione già sperimentato, anche in Lombardia [per risolvere il problema degli alti costi di realizzazione] potrebbe essere quello di creare dei «Parchi» con un soprassuolo più vicino al concetto di bosco che a quello di giardino, da gestire a bassi costi. Al momento attuale vi è ancora la possibilità di reperire aree di dimensioni discretamente ampie da destinare a tale scopo, attingendo anche alle proprietà comunali o, più in generale, pubbliche frequentemente abbandonate o male utilizzate"[216]. Con l'intervento attuale si intende costruire dei nuclei forti - boschi, aree umide - all'interno del perimetro del Parco Sud in posizioni strategiche per le connessioni con i parchi esistenti e funzionali alla strategia complessiva di cintura, allo scopo di rafforzare la rete ecologica lombarda. Se in passato le opere di forestazione erano principalmente finalizzate a ricostituire la copertura arborea, oggi si tenta di favorire la colonizzazione in quelle stesse aree di specie del sottobosco, in particolare erbacee, che rivestono una grande importanza strutturale, ecologica e sociale. L'iniziativa, concepita come progetto pilota, prevede nelle diciannove aree messe a disposizione dai Comuni del Parco anche la riqualificazione del sistema delle acque, il mantenimento delle aree verdi agricole e il miglioramento della loro fruizione pubblica, la valorizzazione del sistema delle cascine. La creazione inoltre di due poli per la didattica ambientale e la fruizione naturalistica permette di dare un'ampia visibilità al progetto quale risposta ad una precisa strategia di comunicazione.

Oggi, quindi, il paesaggio periurbano milanese risulta contraddistinto a Sud dall'abbraccio del Parco Agricolo, mentre lungo il margine opposto il Parco Nord è il "cuore del sistema verde alto milanese" costituito da parchi regionali e sovracomunali che creano una struttura connettiva quasi continua: dal Parco Nord al Parco del Grugnotorto, il Parco delle Groane e il Parco della Brughiera; ad Est il Parco del Medio Lambro e della Valle del Lambro, insieme ad una serie di altre aree verdi estendono il sistema fino al parco regionale dell'Adda Nord che, con quello della valle del Ticino, definiscono l'area metropolitana milanese[217].

[214] La variante generale del P.R.G. del 1985 prevede due parchi da realizzarsi contestualmente agli insediamenti, oggetto ora di un Programma Integrato di Intervento presentato nel 2004. I parchi sono confermati anche all'interno degli strumenti di pianificazione dell'Ente Parco e della Provincia quali "cerniere verdi" di collegamento tra la città e la campagna. Cfr. GIOVANNI SALA, *Due esempi di cintura agro-ambientale: 1. la cintura verde di Vercelli. 2. Due parchi di cintura metropolitana nel sud Milano*, Atti del Convegno Internazionale, Milano 13-14 Ottobre 2004, Libreria CLUP, Milano 2004, pagg. 776-784.

[215] Nel 2002 è stato siglato un accordo tra Regione Lombardia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio rendendo disponibili alcuni fondi per interventi in aree protette regionali. Il Parco Sud ha promosso, in accordo con Regione e Provincia, e coadiuvato dal Centro Regionale Flora Autoctona e dall'Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e Foreste (Ersaf), un progetto denominato *Interventi di riqualificazione ambientale – Forestazione e riqualificazione floristica nel Parco Agricolo Sud*. A dicembre 2003, con l'approvazione dei progetti esecutivi, si è dato inizio agli interventi, da sottoporre a monitoraggio annuale per un arco di tempo di dieci-dodici anni. La forestazione prevede la messa a dimora di quarantaquattromila piante tipiche dei boschi planiziali lombardi (la scelta tiene conto di criteri fitogeografici, della facilità di attecchimento e della disponibilità) utilizzando sia piantine forestali che piante a pronto effetto.

[216] ANTONELLO BOATTI, *Verde e metropoli. Milano e l'Europa*, CittàStudi, Milano 1991, pag. 186.

[217] La provincia di Milano ospita sei parchi regionali, di cui tre fluviali (Ticino, Adda Nord, Valle del Lambro), uno forestale (Groane), uno agricolo (Sud Milano), uno di cintura metropolitana (Nord Milano). A questi si aggiungono sette parchi sovracomunali che sono nati per iniziativa dei singoli Comuni (Parco Alto Milanese, della Brughiera Briantea, Grugnotorto Villoresi, del Molgora, del Rio Vallorne, del Roccolo, del Bosco di Legnano). La

Se, abbiamo visto, molti progetti hanno come riferimento il modello della cintura verde, recentemente sono stati condotti studi che rimandano al tema della reticolarità, non solo ecologica ma anche come organizzazione spaziale. La tradizionale lettura radiocentrica del territorio data dalle evidenti differenze strutturali dei paesaggi di cintura settentrionale e meridionale, è sostituita dal "…riconoscimento di una ancestrale struttura lineare…"[218] che si legge nei tracciati naturali dei due fiumi Adda e Ticino, a cui si aggiungono quelli più vicini al centro urbano del Lambro e dell'Olona. A questa struttura longitudinale Nord-Sud si sovrappone una trasversale in direzione Est-Ovest rappresentata dai tracciati artificiali delle acque dei Naviglio Grande e Martesana e da quelli della strada padana da Vigevano a Bergamo. Secondo questo schema anche il Parco Agricolo Sud è visto come elemento trasversale che congiunge il parco del Ticino a occidente e quello dell'Adda a oriente.

La proposta elaborata all'interno degli studi per il P.T.C. consiste dunque nell'attribuire ruolo strutturante ad alcuni segni della rete idrica recuperando quindi la capacità di penetrazione nel sistema urbano di questi spazi aperti lineari e contemporaneamente riproponendo un disegno di spazi verdi "nell'anello esterno della città centrale" a cui si affida ancora una volta il compito di riqualificare l'immagine degradata della periferia. Il progetto individua, a partire dalle direttrici strategiche del Lambro e dell'Olona, alcuni "sistemi verdi di penetrazione" che utilizzano ad Ovest i parchi e gli spazi inedificati esistenti arrivando fin dentro il tessuto compatto della città, agganciandosi alla Tangenziale Ovest per la quale si propone il ruolo di Ring urbano; ad Est i cunei verdi utilizzano i grandi parchi milanesi esistenti e di progetto, come il Parco Forlanini con ruolo proprio di mediazione tra città e territorio agricolo, il cui concorso internazionale di progettazione ha visto vincitori nel 2002 Gonzalo Byrne (GB Arquitectos) e Joao Nunes (PRO.A.P).

Torino: Corona Verde, uno strumento di valorizzazione del paesaggio collinare

A Torino dagli anni Novanta stanno verificandosi importanti trasformazioni urbane – i progetti per le Olimpiadi 2006, la realizzazione della prima linea metropolitana, ad esempio - e si sta delineando la costituzione di un sistema del verde a scala territoriale.

L'area metropolitana si caratterizza per la presenza dei rilievi di origine glaciale ad occidente (colline moreniche) e quelli di origine tettonica ad oriente (la Collina Torinese), due sistemi che, mostrando valori naturali ancora integri, circondano la pianura dove la conurbazione torinese rivela le problematiche tipiche: una diffusione insediativa in particolare lungo gli assi stradali e una riduzione della qualità ambientale dei margini urbani. L'idea della ricomposizione del sistema del verde metropolitano è ipotizzata già dal Piano Intercomunale del 1964, ma è a partire dagli anni Ottanta che negli studi preliminari di piano regolatore si affaccia l'idea della realizzazione di un *Anello Verde*[219], un circuito di circa quarantacinque chilometri che, a partire dal Po, risale sulla collina di Superga e il Colle della Maddalena e di un *Sistema Verde Azzurro* dei parchi lineari lungo le sponde del Po e dei suoi affluenti. La storia di Torino si intreccia con quella del suo fiume lungo il cui corso si sono sviluppate le principali residenze sabaude e si è consolidata, a partire dall'Ottocento, una utilizzazione ricreativa, iniziando però anche una profonda trasformazione dovuta alla crescente urbanizzazione e infrastrutturazione.

L.R. 1/2000 ha affidato alla Provincia il compito di riconoscere i parchi sovracomunali approvando la decisione dei Comuni.

[218] CESARE MACCHI CASSIA, UGO ISCHIA, (a cura di), *Un territorio urbano. L'interpretazione progettuale dei valori paesistici e storico-culturali*, Quaderni del piano per l'area metropolitana milanese, 5, F. Angeli, Milano 1999, pag. 78.

[219] *Anello Verde* è anche la proposta di un itinerario escursionistico di centosessanta chilometri intorno a Torino, presentata nel 1991 dall'Associazione Sentiero Italia, che si ispira al Grande Randonnée di Parigi, itinerario ideato nel 1947 e completato nel 1964 intorno alla città francese. Cfr. FURIO CHIARETTA, *A piedi intorno alla città: l'idea dell'Anello Verde,* in GIANFRANCO GRITELLA, IPPOLITO OSTELLINO, MARINA CERRA e altri, *Parchi verso il 2000. Corona Verde, Polo ambientale della Mandria*, "Speciale Piemonte Parchi", suppl. a "Piemonte Parchi", 78, 1998, pagg. 11-15.

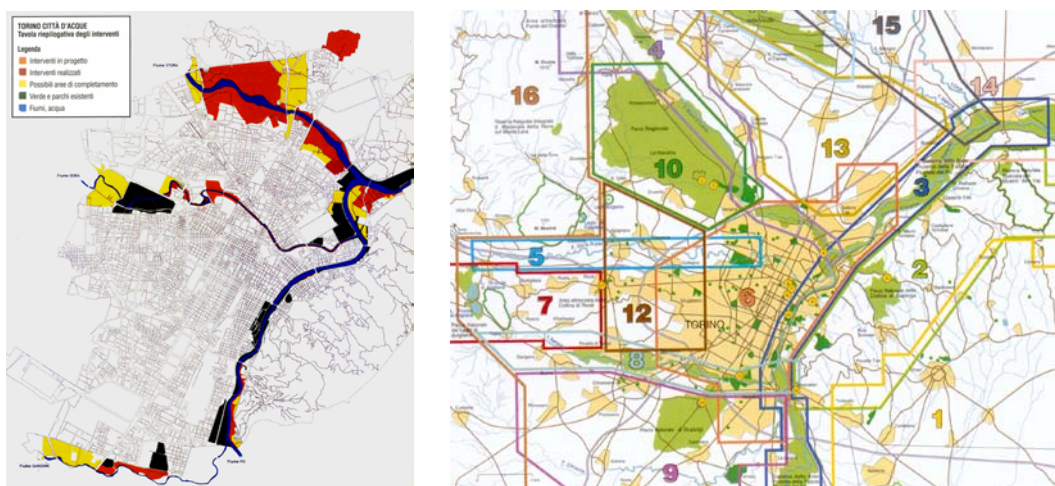



Figure 83 e 84. Il Progetto *Torino Città d'Acque* è finalizzato alla creazione di un sistema del verde lungo l'asse portante del fiume Po e dei suoi tre affluenti, 2001. Il Progetto *Corona Verde* è volto alla creazione di una fascia di *naturalità* attorno alla metropoli: individuazione degli ambiti di intervento, 2002.
Fonti: GABRIELE BOVO, *Torino Città d'Acque*, in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI, (a cura di), *Creare paesaggi. Realizzazioni, teorie e progetti in Europa*, Alinea, Firenze 2003, pag. 75 e NEMESIO ALA, *Corona verde*, in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI, op. cit., 2003, pag. 77.

Il progetto *Torino Città d'Acque*, recuperando settantaquattro chilometri di sponde e restituendo ai cittadini il rapporto a lungo negato con fiume, è finalizzato alla creazione di una rete di parchi fluviali collegati da percorsi pedonali e ciclabili. Il progetto, che interessa i quattro fiumi che attraversano la città - Po, Sangone, Stura e Dora Riparia - è stato approvato dall'Amministrazione comunale nel 1993 ed è gestito dal Settore Verde Pubblico che si occupa della progettazione, avvalendosi anche di consulenti esterni e della realizzazione. Diviso in otto ambiti di intervento, è attuato con lentezza a causa delle difficoltà dell'iter espropriativo e del complesso quadro normativo per opere in ambiti fluviali[220].

Gli interventi previsti riguardano anche la generale riqualificazione delle aree, il consolidamento degli argini, la creazione del sistema delle percorrenze di tipo naturalistico o di valorizzazione delle emergenze storico-architettoniche in funzione delle peculiarità di ogni corso d'acqua. Accanto a queste finalità a scala urbana, il progetto ha anche un obiettivo territoriale, prevedendo "…la realizzazione di una fascia di transizione fra i parchi cittadini dell'area centrale urbana e l'ambiente più naturaliforme dei parchi estensivi collinari e periferici, sino ai parchi regionali della fascia periurbana che costituiranno Corona Verde di raccordo con il contesto agricolo e forestale delle valli pedemontane, con definizione di una rete ecologica"[221].

Anche le finalità del documento programmatico di *Corona Verde*[222], ideato nel 1997 e approvato dalla Regione nel marzo 2000, collocano questo progetto a scala territoriale: la realizzazione "…di un sistema integrato del verde, di una «greenbelt» della città. La creazione

[220] Tra gli interventi realizzati lungo il Po si citano il recupero a parco dell'ex giardino zoologico e il collegamento pedonale e ciclabile sotto il ponte del corso Regina Margherita; è invece in esecuzione il parco del Meisino. Lungo la Dora è in corso l'Environment Park mentre è in fase di progettazione il Parco della Spina 3 che prevede la trasformazione di una vasta area industriale. Per una dettagliata presentazione dei progetti cfr. CAPPELLETTI NOVELLA B. (a cura di), *Speciale Corona Verde, Torino Città d'Acque*, "Folia", inserto di "Acer", 6, 2001, pagg. 17-31.
[221] GABRIELE BOVO, *Torino Città d'Acque*, in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI, (a cura di), *Creare paesaggi. Realizzazioni, teorie e progetti in Europa*, Alinea, Firenze 2003, pag. 74.
[222] Nel 2001 è elaborato lo Studio di fattibilità curato dalla Finpiemonte, ente strumentale della Regione. Il progetto è individuato come strategico per l'area metropolitana e inserito nel Documento di Programmazione dei Finanziamenti Docup 2000-2006 diventando una misura specifica (3.1b) con un finanziamento di dodici milioni di euro. I costi di realizzazione previsti nell'arco di dieci anni ammontano a oltre seicentoventisei milioni di euro e quelli di gestione a quasi due milioni. Cfr. NEMESIO ALA, *Corona verde*, in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI, (a cura di), op. cit., 2003, pag. 76.

di una fascia di «naturalità» intorno alla metropoli, costellata di favolose emergenze storiche ed architettoniche fra le quali spicca la rete delle residenze sabaude"[223]. Se per questo complesso di beni architettonici e ambientali, come la Venaria Reale, il Castello del Valentino o la Palazzina da Caccia di Stupinigi, la Regione Piemonte attiva fin dagli anni Settanta politiche di salvaguardia istituendo un sistema di aree protette - ben sedici nell'area compresa dall'attuale progetto[224] - nel paesaggio collinare e fluviale *ordinario* cominciano a verificarsi fenomeni di compromissione, complice il ritardo nella definizione del nuovo piano regolatore. Se nell'ideazione il riferimento di *Corona Verde* al noto concetto di cintura verde è evidente, nella realizzazione la proposta è tutt'altro che tradizionale.

L'idea di un sistema verde attorno a Torino affonda le radici nella storia stessa della città, in particolar modo in quel processo secentesco di costruzione del paesaggio che ha portato alla realizzazione in un contesto di boschi, terrazze alluvionali coltivate e sponde fluviali ricche di vegetazione, di una *corona di delitie* attorno alla capitale fatta di residenze extraurbane di *loisir* per la famiglia regnate e la corte. "Le dimore sabaude […] sfruttano i luoghi, paesaggisticamente caratteristici e scenograficamente dotati di richiami visuali prospetticamente emergenti, valorizzano i dati del «naturale» e del «pittoresco» presenti nella selvaticità primigenia dei luoghi in cui si collocano contrapponendo estesi giardini distesi in elucubrate geometrie"[225]. Questo processo di costruzione del paesaggio continua nei due secoli successivi, con caratteri conformi alle diverse ideologie e gusti, fino a quando gli equilibri sociali mutano, modificando anche i parametri e i valori di comprensione del sistema così costruito. Infatti, ed ovviamente, questo sistema formato nell'arco di tre secoli risponde alle esigenze e agli obiettivi caratteristici dell'epoca che lo ha generato, costituendo il substrato su quale si è ritenuto necessario impostare i valori specifici contemporanei.

"La Corona Verde può diventare occasione per la formazione di un territorio realmente vivibile e fruibile dai cittadini, ed insieme momento per garantire la continuità dei cicli naturali, ovvero lanciare grandi progetti di recupero ambientale che sappiano sanare le gravi ferite inferte dallo sviluppo industriale ed insediativo distorto governato dalla sola logica dello sfruttamento della risorsa"[226]. Si definisce quindi un quadro organico di fruibilità differenziata, organizzata e gerarchizzata che risponde alle differenti esigenze di valorizzazione e promozione culturale e turistica e contemporaneamente di salvaguardia naturalistica e tutela dei valori storico-architettonici del paesaggio culturale.

In particolare, in linea con gli obiettivi di sostenibilità di Agenda 21 e della Carta di Aalborg, si cercano soluzioni alternative al trasporto motorizzato, costruendo una rete di percorsi differenziati e interconnessi che risponda alle esigenze di mobilità lenta non sistematica della popolazione. La strategia della riqualificazione prevede la realizzazione di una *greenway*, cinquecento chilometri di percorsi, in parte esistenti, in parte da realizzare, che uniscono le aree protette, le residenze sabaude, gli ambiti fluviali, la collina. "Ridisegnare le vie e i mezzi di trasporto che permettano una funzionale connessione tra le zone della città, con riferimento alle aree verdi con funzione strategica per la sua riqualificazione, è uno degli obiettivi del progetto"[227], scrive Ermanno De Biaggi; progetto che fa della costruzione di un sistema efficiente di relazioni - interne alla città e tra questa e il territorio - il suo vessillo.

[223] *La Regione e i Parchi per la Corona Verde*, *introduzione* in GIANFRANCO GRITELLA, IPPOLITO OSTELLINO, MARINA CERRA e altri, op. cit., 1998, pag. 2.

[224] La superficie delle aree protette regionali (parchi naturali e regionali, riserve naturali orientate e integrali) comprese in *Corona Verde* ammonta a ventiquattromila ettari, circa il dieci percento dell'area totale, in cui sono inclusi anche settecento ettari di aree verdi di proprietà del Comune di Torino. Nell'ambito del Programma Bioitaly sono inoltre state segnalate come siti di importanza comunitaria (Sic) tredici aree che fanno parte della Corona, a cui si sono poi aggiunti altri tre siti di interesse naturalistico a livello nazionale, regionale e locale (Sir).

[225] GIANFRANCO GRITELLA, *Tre secoli di Corona Verde*, in GIANFRANCO GRITELLA, IPPOLITO OSTELLINO, MARINA CERRA e altri, op. cit., 1998, pag. 3.

[226] *La Regione e i Parchi per la Corona Verde*, *introduzione* in GIANFRANCO GRITELLA, IPPOLITO OSTELLINO, MARINA CERRA e altri, op. cit., 1998, pag. 2.

[227] ERMANNO DE BIAGGI, *Una "corona di delizie"*, in NOVELLA B. CAPPELLETTI (a cura di), op. cit., 2001, pag. 7.

Corona Verde è un "…momento di riflessione e trasformazione dell'area metropolitana: un sistema di relazioni ecologiche, infrastrutturali, culturali, politico-amministrative e di servizi, consapevole della delicatezza e della fragilità dei contesti naturali e paesaggistici…"[228] esistenti, poiché vi si trovano parchi urbani, aree protette regionali, biotopi e aree agricole. Proprio l'individuazione di strategie per la salvaguardia dei territori agricoli è ritenuta un elemento fondamentale per mantenere livelli di qualità ambientale elevati. Lo studio di proposte gestionali ha portato a valutare la possibilità di riconversione di alcune aree, incentivando la trasformazione verso forme di coltivazione ambientalmente sostenibili e meno impattanti e prevedendo in percentuale minore l'utilizzazione di usi del suolo diversi, come seminativi trasformati in praticoltura, arboricoltura da legno e bosco. Alla rete ecologica è attribuita importanza strategica nel ricostruire le connessioni fisiche ma anche percettive. *Corona Verde* non è dunque solamente legata alla riproposizione di un tema caro all'urbanistica torinese, quello della rete delle residenze sabaude, ma anche al recupero della realtà periurbana degradata e alla realizzazione di una rete ecologica che affianchi il sistema delle aree protette regionali e quello del verde pubblico. A questo scopo è condotta una indagine attraverso l'applicazione di uno standard ecologico per la valutazione della qualità ambientale al fine di individuare le aree naturalisticamente più interessanti, valutarne il grado di connessione esistente e comprendere l'effettivo livello di frammentazione paesistica[229].

Vista la complessità istituzionale e territoriale - duecentocinquantamila ettari ed ottanta Comuni attorno alla città di Torino - è risultata di primaria importanza l'individuazione di una struttura dotata di autonomia politica e amministrativa, il Comitato di Corona Verde, che coordinasse la partecipazione dei numerosi soggetti coinvolti, le diverse iniziative e i vari progetti e che garantisse rapidità e snellezza nelle operazioni[230]. La fase attutiva del progetto è stata avviata nella primavera del 2003 con l'approvazione della prima Delibera della Giunta Regionale sulla gestione dei finanziamenti, in cui sono definite le iniziative ammissibili, i criteri e le modalità di valutazione, quelle di gestione e monitoraggio. Nell'ambito territoriale indagato sono individuate una serie di criticità tipiche delle aree metropolitane, su cui sono impostate le opzioni, le strategie e le azioni del progetto[231], quali il degrado del sistema idrico; il degrado urbano per la presenza di attività impattanti e di aree industriali dismesse, per l'eccessiva infrastrutturazione o la scarsa qualità insediativa; il degrado del tradizionale tessuto agrario.

Napoli: il parco regionale metropolitano delle colline

Agli inizi degli anni Novanta la salvaguardia delle aree scampate all'urbanizzazione, meno di quattromila ettari, è considerata una necessità non più derogabile dalla nuova Amministrazione comunale partenopea. "L'obiettivo è innanzitutto scongiurare la definitiva saldatura «tra periferia cittadina e la più vasta conurbazione metropolitana» preservando dai costruttori quella striscia più o meno sottile (più consistente nella zona collinare occidentale, meno a oriente) che divide Napoli dall'*hinterland*…"[232].

Negli undicimilasettecento ettari del Comune di Napoli il consumo di suolo è progredito, a partire dagli anni Cinquanta, ad un rimo elevatissimo - oggi solo poco più di un terzo della

[228] NEMESIO ALA, op. cit., in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI (a cura di), op. cit., 2003, pag. 76.
[229] Cfr. IPPOLITO OSTELLINO, *Greenway: al di là dell'acqua*, in NOVELLA B. CAPPELLETTI (a cura di), op. cit., 2001, pagg. 8-13.
[230] La gestione del progetto è attribuita ad una struttura transitoria di coordinamento articolata in: il Comitato Corona Verde per il coordinamento delle iniziative, la Conferenza degli Enti locali, una struttura tecnico-operativa e una amministrativa di supporto agli Enti, il Politecnico di Torino con funzione di coordinamento scientifico. Il Comitato ha anche il compito di gestire l'attuazione dei progetti legati a Corona Verde avvallandosi della struttura amministrativa, operativa e tecnica e di un ufficio progettuale.
[231] Per una ricostruzione degli ambiti di progetto cfr. FRANCESCA BAGLIANI, *Fiumi, parchi, beni culturali: una rete per l'area metropolitana torinese*, in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI, (a cura di), op. cit., 2003, pagg. 44-51.
[232] VEZIO DE LUCIA, ANTONIO PASTORE, (a cura di), *Napoli. Cronache urbanistiche 1994-1997*, Baldini&Castaldi, Milano 1998, pag. 103.

superficie non è impermeabilizzato mentre nel 1951 era circa la metà - alterando gli equilibri fondati su un antico rapporto tra città e paesaggio, oggetto di una trasformazione *discreta* iniziata fin dal I secolo a.C. con la realizzazione di ville rustiche e grandi case rurali, che fa scrivere a La Capria: "per me Napoli, l'immagine mentale che ho, non è soltanto quella della città, ma è sempre inseparabile dalla sua cornice naturale"[233].

Attualmente l'agricoltura è ancora prevalente sui terreni collinari dei Campi Flegrei, acclivi e terrazzati, dove nell'Ottocento sono introdotti gli alberi da frutta che da allora caratterizzano il paesaggio napoletano nord-occidentale, mentre l'area di pianura orientale, anticamente segnata da acquitrini e paludi, pur mantenendo caratteri agricoli (seminativi) ha rappresentato la naturale direttrice dell'espansione urbana ed è stata investita dalla presenza di molte attività industriali oggi quasi totalmente dismesse e per le quali sono previsti progetti di riqualificazione[234]. Nel secolo successivo si accentua la differenziazione tra la fascia periferica nord-orientale, soggetta a industrializzazione e urbanizzazione con la perdita dell'identità agricola dei sobborghi, e la fascia nord-occidentale che conserva ancora uno spiccato rapporto con la tradizione rurale. Il mantenimento dei milleseicento ettari di aree agricole periurbane è considerato dalla Variante di Salvaguardia un obiettivo inderogabile, in considerazione anche dell'alta incidenza del fenomeno delle terre abbandonate.

La Variante prevede dunque una fascia verde che circonda la città lungo il suo margine settentrionale, coinvolgendo parchi urbani, aree agricole, boschi superstiti ed anche spazi incolti adesso non più edificabili[235].

L'elemento che unifica le diverse componenti è il parco delle colline di Napoli "…una specie di *green belt* di quasi tremila ettari che comprende alcuni dei parchi urbani di progetto…"[236], come l'ex discarica dei Pisani a Pianura riconvertita a parco sportivo o le cave di tufo dove è ipotizzata la realizzazione, sul modello della Ruhr, di un nucleo di laghetti artificiali per la balneazione, recuperando così la dimensione geografica del territorio napoletano e la consapevolezza di quanta influenza questo abbia esercitato sulla crescita e la forma della città. Proprio la considerazione della dimensione metropolitana della città, parte di una conurbazione che si estende al di là dei limiti provinciali, è un elemento innovativo del nuovo piano regolatore. Questa chiave di lettura consente di ribaltare il tradizionale approccio alle aree periferiche non più considerate come propaggini marginali della città, ma porzioni iniziali di un territorio più complesso. Il tema del superamento dei limiti imposti dalla pianificazione è affrontato anche nel progetto delle aree urbane contigue ai parchi, considerandole "…come aree potenzialmente capaci di ridefinire, attraverso un piano urbanistico esecutivo, i confini dei quartieri di cui oggi ne costituiscono la frangia, o meglio il retro, e di trasformarsi in aree cuscinetto che anticipano il parco all'interno dell'edificato…"[237].

Con il Piano Regolatore approvato nel 2004 si confermano le scelte effettuate in tema ambientale ipotizzando la creazione di un sistema verde continuo: il parco delle colline di Napoli, in posizione centrale rispetto alla conurbazione nord-occidentale e contiguo al parco regionale dei Campi Flegrei destinato alla ricreazione; il parco del Sebeto nella zona orientale, cerniera con il parco nazionale del Vesuvio. La gestione dei parchi, entrambi previsti di interesse regionale[238], è affidata a un Ente Parco quale soluzione tecnica oltre che

[233] RAFFAELE LA CAPRIA, *L'occhio di Napoli,* Mondadori, Milano 1994.
[234] In seguito allo smantellamento, agli inizi degli anni Novanta, dell'impianto siderurgico Italsider di Bagnoli, nella Variante al P.R.G. per la zona occidentale del 1998 sono poste le basi per la riqualificazione dell'area, definite progettualmente con il piano urbanistico esecutivo di Coroglio-Bagnoli (approvato nel 2000), che prevede un parco di centocinquantasette ettari per la ricreazione e lo sport.
[235] Le aree di bosco esistenti ai margini dei quartieri periferici sono definite "risorsa di livello superiore", sottoposte a tutela ma ne è consentito l'uso pubblico; le aree ancora libere sono classificate come "componenti che strutturano la conformazione naturale del territorio".
[236] VEZIO DE LUCIA, ANTONIO PASTORE, (a cura di), op. cit., 1998, pag. 149.
[237] Comune di Napoli, *Variante al Piano Regolatore di Napoli*, Relazione, pag. 181, Cap. 3 *Le scelte a scala cittadina.*
[238] La L.R. 17/2003 all'art. 1 riporta: "…al fine di individuare tutte le azioni idonee a garantire la difesa dell'ecosistema, il restauro del paesaggio, il ripristino dell'identità storico culturale, la valorizzazione ambientale anche in chiave economico produttiva ecocompatibile soprattutto attraverso il sostegno all'agricoltura urbana,

amministrativa e politica ottimale per risolvere le difficoltà gestionali di tale enorme patrimonio per il quale si prevedono forme di convenzionamento al fine di garantire la fruibilità del bene senza necessariamente ricorrere all'esproprio. Sebbene il piano regolatore non chiami esplicitamente il proprio sistema cintura verde, di fatto propone soluzioni che si avvicinano a questo tema.

Nel giugno 2004 sono state approvate la perimetrazione e zonizzazione provvisorie del parco metropolitano delle colline di Napoli indirizzato al "…ripristino e la conservazione dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio"[239]. I duemiladuecentoquindici ettari del parco, che corrispondono principalmente alle zone definite "parco territoriale" dal piano regolatore, sono articolate in tre categorie: area di riserva integrale, che comprende boschi, versanti collinari ad alta instabilità e versanti acclivi della collina di Camaldoli; area di riserva generale orientata e di protezione; area di riqualificazione dei centri abitati, di protezione e sviluppo economico e sociale che costituisce l'ambito più esteso all'interno del parco.

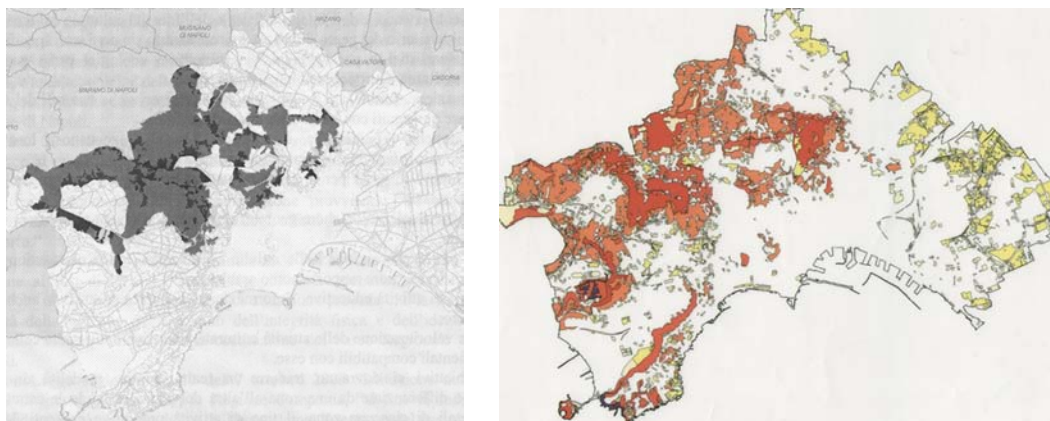



Figure 85 e 86. Perimetrazione provvisoria del parco regionale metropolitano delle colline di Napoli. Carta della naturalità redatta per il Comune dall'Istituto di Botanica della Facoltà di Agraria napoletana: l'intensificarsi del colore indica valori crescenti di naturalità, che sono localizzati sulle colline nord-occidentali *investite* della previsione a parco.
Fonti: GIOVANNI DISPOTO*, Il parco metropolitano delle colline di Napoli: la funzione ambientale e paesaggistica*, in *Il sistema rurale. Una sfida per la progettazione tra salvaguardia, sostenibilità e governo delle trasformazioni*, Atti del Convegno Internazionale, Milano 13-14 Ottobre 2004, Libreria CLUP, Milano 2004, pag. 182 e http://www.comune.napoli.it

Roma: la "ruota verde", un'immagine accattivante

Nel processo per la definizione del nuovo piano regolatore di Roma fa la sua comparsa, alla fine degli anni Novanta, l'immagine di una *ruota verde* formata dai parchi metropolitani (il sistema dei parchi regionali) e dalle aree agricole dell'Agro Romano, i cui *raggi* sono rappresentati dai parchi urbani e dalle aree inedificate che penetrano dentro il tessuto storico.

Una cintura di verde integrata da cunei verdi - come il sistema dei parchi Pineto-Insughereta-Vejo o il Parco Archeologico dei Fori e dell'Appia Antica - dai quali prende forma la strategia ambientale del piano, che ha "ruolo di ridefinizione dei margini e di modello di città compatta e sostenibile"; un sistema ambientale che mette in gioco componenti diverse: parchi istituiti, aree agricole, verde pubblico ma anche i vuoti urbani e le

individua, ai sensi della legge 6 dicembre 1991, n. 394, articolo 2, comma 8, il sistema dei parchi urbani di interesse regionale, costituito da: a) parchi urbani; b) parco metropolitano […] Per parco metropolitano si intende il parco urbano del Comune di Napoli…"

[239] DISPOTO GIOVANNI, *Il parco metropolitano delle colline di Napoli: la funzione ambientale e paesaggistica*, in *Il sistema rurale. Una sfida per la progettazione tra salvaguardia, sostenibilità e governo delle trasformazioni*, Atti del Convegno Internazionale, Milano 13-14 Ottobre 2004, Libreria CLUP, Milano 2004, pagg. 181-182.

aree verdi private[240]. Per la realizzazione del sistema delle aree verdi pubbliche ci si affida a un meccanismo di tipo perequativo, riducendo al minimo gli espropri e trasferendo i diritti edificatori negli ambiti di valorizzazione della città storica e della trasformazione.

Le scelte compiute nella Variante di piano del 1997 di riduzione della possibilità edificatoria ereditata dal P.R.G. vigente, testimoniano un'inversione di tendenza dell'urbanistica romana che vede attribuire al sistema degli spazi aperti un ruolo strutturante la configurazione della città, compresa nella sua dimensione metropolitana[241]. L'estensione territoriale del Comune - centoventinovemila ettari, poco inferiore alla Greater London e poco superiore alla Petite Couronne parigina - e la struttura insediativa caratterizzata da molti organismi che ruotano attorno al nucleo maggiore, alcuni a loro volta centrali, fanno di Roma la più grande città metropolitana italiana, con due milioni e mezzo di abitanti; in tale contesto la previsione di urbanizzazione residua incideva su aree rimaste libere che presentavano ancora rilevanti valori ambientali, naturali, storici, paesistici e anche produttivi. E' proprio a questo territorio non costruito e adesso non più edificabile che il nuovo piano rivolge l'attenzione, sebbene fondamentalmente impostato secondo un'ottica di tutela conservativa, distinguendo tre diverse tipologie: il sistema dei parchi a carattere metropolitano che si appoggia allo schema delle aree protette regionali (diciassette parchi per oltre cinquantamila ettari); le aree agricole dell'Agro Romano, pari a circa il ventisette percento della superficie comunale; il sistema del verde pubblico con i nuovi parchi urbani localizzati ai margini della città consolidata a confermare una pratica antica di costruzione della campagna che risale alla Roma Imperiale.

Questa compresenza tra paesaggio urbano e rurale tipica di una città *aperta* si altera però dalla seconda metà dell'Ottocento, a causa dell'erosione continua e costante dell'urbanizzazione, tanto più che, di fatto, mancano efficaci politiche di tutela ambientale fino agli anni Ottanta del secolo scorso quando si costituiscono alcuni parchi regionali e si manifesta l'interesse per i vuoti urbani con la promozione di alcuni concorsi per aree verdi, rimasti generalmente disattesi, tra i quali quello per il parco di Centocelle.

Nella versione adottata, il Piano[242] conferma queste scelte finalizzandole al completamento del sistema ambientale dentro il tessuto urbano e sviluppa un disegno diverso dalla *ruota verde*, che comunque mantiene come suggestione: quello della rete ecologica. Questa è un sistema di corridoi biologico-ecologici rivolti alle specie animali e vegetali, ma anche finalizzati alla fruibilità e alla connessione funzionale del sistema dei parchi. E' costituita da tre elementi gerarchicamente ordinati: le "componenti primarie", porzioni di territorio a maggiore sensibilità (aree naturali e agricole con valenza ambientale, verde pubblico e privato, sistema delle acque) per le quali sono previste azioni di tutela; le "componenti secondarie" formate da aree parzialmente compromesse ma indispensabili per la continuità della rete, per le quali sono previste azioni di riqualificazione, valorizzazione e anche parziale trasformazione; le "componenti di completamento" che connettono le

[240] Il "verde privato con valenza ecologica" e "verde privato attrezzato" sono intesi "…come contributo dei privati alla sostenibilità delle specifiche trasformazioni e in generale alla sostenibilità dell'intera città accrescendo i livelli della permeabilità dei suoli e il potenziamento della biomassa". MAURIZIO MARCELLONI, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma,* Laterza, Roma 2003, pag. 105.

[241] Con il *Piano delle Certezze* si pongono le basi per la definizione del sistema ambientale come colonna portante della nuova configurazione urbana, eliminando le destinazioni in contrasto con la perimetrazione dei parchi e con i vincoli dettati dai piani paesistici e modificando la normativa delle aree agricole attribuendo all'Agro l'effettiva valenza ambientale e produttiva che esso riveste. Questi indirizzi sono tradotti nella salvaguardia di due terzi della superficie comunale (ottantaduemila ettari di territorio, di cui trentatremila destinati a parco, a cui si aggiungono cinquemila ettari di spazi aperti all'interno della città) e nella cancellazione di cinquantanove milioni di metri cubi edificabili ereditati dal sovradimensionamento del P.R.G. del 1962. Nonostante la riduzione, il piano è contestato per le previsioni edilizie contenute, sessanta milioni di metri cubi in una città che, come altre italiane, ha visto la contrazione della popolazione negli ultimi dieci anni.

[242] Il P.R.G., elaborato dall'Ufficio di piano diretto da Maurizio Marcelloni, con la consulenza di Giuseppe Campos Venuti, Stefano Garano, Gian Luigi Nigro, Federico Oliva, Elio Piroddi, è adottato nel marzo 2003.

precedenti e per le quali sono previsti interventi finalizzati alla formazione e valorizzazione dei collegamenti naturalistici fondati sul sistema fluviale e sulla rete pedonale e ciclabile[243].

Il piano prevede inoltre cinque ambiti "di programmazione strategica", ciascuno con una propria identità storico-morfologica all'interno di una logica di riequilibrio centro-periferia. Si ripropone significativamente un sistema binario di segni: anulare (le mura, la cintura ferroviaria) e lineari di penetrazione (il corso del Tevere, i sistemi Fori-Appia Antica, Flaminio-Fori-Eur) che rappresentano "…possibili sentieri narrativi, quelli sui quali impegnare il Comune, le comunità locali, i soggetti economici e le diverse amministrazioni pubbliche a dare priorità per un consolidamento e una valorizzazione della *forma urbis*"[244].

Tra gli ambiti compare il tema del recupero della cinta muraria per la costituzione di un "parco lineare integrato" destinato all'utilizzazione turistico ricreativa degli spazi di stretta pertinenza e di alcune aree ad essi connesse. Questo parco è immaginato "…come percorso costituito da segmenti fin d'ora impegnabili con questa funzione (posta la scarsa o cattiva utilizzazione attuale) e realizzabile mediante opere di ripavimentazione e ripiantumazione, di sistemazioni di arredi e anche unificabile da alcuni dispositivi compositivi (serializzazione dei sistemi di illuminazione, delle alberature e delle attrezzature di sosta)"[245].

Da questo quadro discendono alcune precisazioni relative a situazioni urbane per le quali sono individuati obiettivi e strategie da svilupparsi in forma progettuale al fine di recuperare l'unitarietà del sistema delle fortificazioni e il rapporto "interno-esterno" e di ripristinare le relazioni con la campagna, ridisegnando la forma urbana.

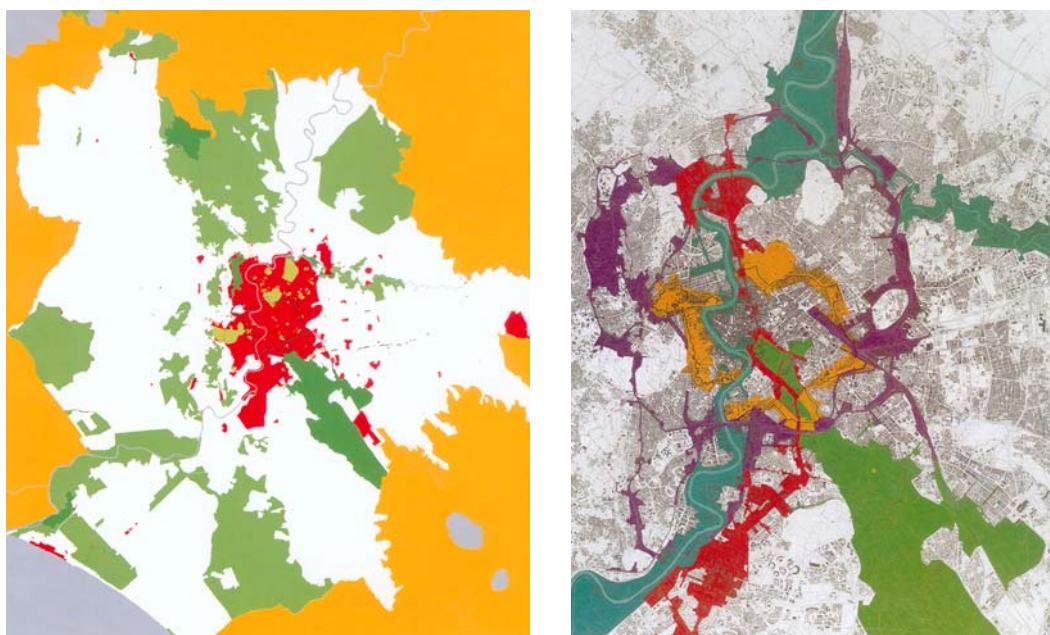



Figure 87 e 88. Gli spazi verdi in rapporto alla città storica: ville storiche (in chiaro), parchi territoriali e aree di rilevante valore archeologico (colore medio), parchi e aree naturali protette (in scuro), tra le quali si riconosce, incuneato al margine sud-orientale, il Parco dell'Appia Antica. Quadro di unione degli ambiti di programmazione strategica del nuovo Piano Regolatore: due sistemi anulari: Mura e Cintura ferroviaria; tre ambiti di penetrazione: Tevere, Parco Archeologico dei Fori e dell'Appia Antica, Flaminio-Fori-Eur.
Fonti: MAURIZIO MARCELLONI, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma,* Laterza, Roma-Bari 2003, tav. 18; CARLO GASPARRINI, *Strategie, regole e progetti per la città storica*, in LAURA RICCI (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pag. 98.

243 Cfr. FEDERICO OLIVA, *Il sistema ambientale*, in LAURA RICCI (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pagg. 161-162.
244 CARLO GASPARRINI, *Strategie, regole e progetti per la Città storica*, in LAURA RICCI (a cura di), op. cit., 2001, pag. 105.
245 PAOLA FALINI, ANTONINO TERRANOVA, *Ambito di programmazione strategica Mura*, in LAURA RICCI op. cit., 2001, pagg. 114-115.

Figure 89 e 90. Novara: il sistema del verde nel Piano Regolatore, 2000. Ravenna: schema preliminare del PRG'93 con le diverse tipologie di verde: di compensazione e filtro (in nero), attrezzato (in scuro), agricolo (in chiaro). Fonti: per gentile concessione di Gianfranco Pagliettini e VITTORINI MARCELLO, STRINGA FRANCO, CROCIONI GIOVANNI e altri, *Progetto Ravenna'93*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1994, pag. 77.

Novara: l'idea di cintura verde nel Piano Regolatore

Il Piano Regolatore della città di Novara[246] prevede la costituzione di una cintura verde attorno alla città con il duplice obiettivo di contribuire alla continuità della rete ecologica e costituire un sistema di aree di interesse ambientale utilizzabile ai fini ricreativi. "La corretta assunzione e l'approfondimento alla scala del piano, delle indicazioni emergenti dalla pianificazione sovraordinata sui corridoi ecologici, collocano [infatti] la cintura verde di Novara come l'interfaccia di connessione dell'intero sistema ambientale ad Ovest del Ticino, permettendo inoltre la formazione di una adeguata fascia di rispetto urbana dalle colture intensive"[247]. Un'ulteriore finalità è rappresentata dal controllo della forma urbana: la cintura verde è lo strumento attraverso cui "poter migliorare la qualità ambientale e morfologica della città e del suo paesaggio interno ed esterno"[248]. L'interesse è principalmente rivolto al recupero delle qualità ambientali, ma non è secondaria l'attenzione posta al disegno urbano per cui la cintura verde diventa elemento con cui incidere sull'immagine della città. Questo tema è ricorrente nella relazione di piano come uno dei campi di maggior interesse per la riqualificazione urbana. Tra le azioni previste si situa l'individuazione delle aree costituenti la cintura verde da rendere utilizzabili ai fini ricreativi e sportivi, distinguendole in funzione delle diverse tipologie di utilizzo del suolo e di proprietà: dai parchi di riforestazione a quelli agrari dove sono comprese le attività agricole, a quelli urbani di completa acquisizione pubblica. Uno degli obiettivi è il mantenimento diffuso del paesaggio agrario e dei suoi equilibri, recuperando aree degradate, come le risaie, oppure mettendo in atto politiche di valorizzazione delle permanenze storiche che vedono nel *riuso valorizzante* l'unica modalità di intervento su tale patrimonio. L'ossatura portante dell'anello verde attorno alla città, che si prolunga in pianura lungo le fasce fluviali, è formata da "un sistema di aree pubbliche a verde territoriale con bassa o nulla infrastrutturazione, in buona parte forestale o legate alla ricostruzione di ampie fasce spondali dei corsi d'acqua non canalizzati"[249]. Questo parco di due chilometri quadrati e mezzo, si estende in parte su aree demaniali e per oltre la metà è frutto delle cessioni perequative dei nuovi interventi di edilizia residenziale o produttiva. La fattibilità del progetto è inoltre garantita dalla presenza di aree naturalistiche a bassi costi di gestione più che verde urbano attrezzato, prevedendo come unica dotazione sistematica la rete dei percorsi ciclopedonali.

[246] La Variante del Piano Regolatore Generale, a cura dell'arch. Gianfranco Pagliettini, è approvata nel 2004.
[247] Comune di Novara, *Progetto Preliminare del PRG 2000*, Relazione, Marzo 2001.
[248] Ibidem.
[249] Ibidem.

Ravenna: la cintura verde, l'idea in attuazione

Agli inizi degli anni Novanta a Ravenna sono condotti alcuni studi propedeutici alla stesura della variante al piano regolatore, tra cui il censimento del patrimonio del verde urbano finalizzato a specificarne le caratteristiche morfologiche, tipologiche e funzionali. Su queste indagini si fonda il Piano del verde urbano, piano di settore del P.R.G.'93 che sviluppa indirizzi progettuali per la realizzazione di un sistema di cintura ai margini del capoluogo[250]. Le finalità del progetto sono molteplici: principalmente la costituzione di un sistema di spazi verdi pubblici per soddisfare le esigenze ricreative della popolazione, alleggerendo così il carico antropico sui fragili ecosistemi costieri delle pinete; la riqualificazione delle aree edificate comprese all'interno del perimetro della città consolidata; la ridefinizione fisica dell'organismo urbano. "Questo progetto, oltre a migliorare la situazione del verde in termini quantitativi, ricostruisce il disegno e la forma della città, delineandone nettamente i limiti del suo sviluppo urbanistico […]. Delineare il perimetro della città significa da un lato porre un limite allo sviluppo urbano e dall'altro individuare un netto confine fra città e campagna, fra tessuto costruito e tessuto agricolo…"[251].

L'individuazione dei confini della città rappresenta una priorità assoluta per il consulente al P.R.G. Marcello Vittorini, il quale affronta il tema anche nel coevo piano di Firenze parlando di "murazione verde", un sistema di spazi composto da aree alberate e attrezzate, percorribili a piedi ed in bicicletta lungo le mura che cingono il nucleo storico. Riconoscendo infatti alla cinta fortificata non solo funzioni di difesa ma più generali esigenze di riconoscibilità, si ritiene la definizione del limite dell'organismo urbano indispensabile alla sua riorganizzazione e riqualificazione: la cintura verde diventa lo strumento principale per raggiungere questo obiettivo.

Sebbene sia concepita nel Piano del verde secondo una visione sistemica che la vede quale elemento di relazione tra il verde di quartiere e quello territoriale delle pinete esistenti e dei parchi agricoli previsti, la cintura verde risente parzialmente di questa *necessità di contenimento*. Innanzitutto perché è effettivamente stretta tra i margini dell'urbanizzazione periferica e la rete infrastrutturale, mancando di importanti collegamenti con il territorio agricolo, escluso il parco fluviale che collega la città con il mare ed arrestandosi sulle linee disegnate dalle strade, dalla ferrovia e dai corsi d'acqua. Per contro, limitando il progetto a una serie di aree di dimensioni contenute per la creazione di un vero e proprio parco lineare continuo, si è consentita l'effettiva realizzabilità del sistema, la cui costruzione, iniziata nel 1996, sta procedendo lentamente, ma senza battute di arresto. Attualmente è in corso, ad opera degli stessi progettisti, la revisione del progetto e la definizione della nuova strategia di cintura.

La realizzazione della cintura verde compete sia all'Amministrazione, impegnata nei parchi urbani come il Parco Teodorico o nelle aree di edilizia residenziale pubblica come il Parco Peep Molino, sia, ed in quota maggioritaria, all'intervento dei privati che nelle nuove lottizzazioni devono attuare gli interventi contemplati dal Piano del verde a scomputo degli oneri di urbanizzazione, provvedendo poi al mantenimento delle aree per i successivi tre anni, quando la proprietà diviene pubblica. L'attuazione di questo complesso progetto è resa inoltre possibile dalla correlazione con un altro intervento previsto dal P.R.G., la riqualificazione del quartiere della darsena che si affaccia sul Canale Candiano in seguito al processo di dismissione delle attività industriali. E' stabilito infatti che il Comune possa acquisire alla proprietà pubblica le aree dislocate nella cintura verde senza espropri ma attraverso un meccanismo di trasferimento dei diritti edificatori. Alle aree della cintura è riconosciuta una capacità edificatoria pari a zero virgola uno metri quadrati su metri quadrati, materializzabile solo nel caso in cui sia concordato un trasferimento nel comparto Darsena di

[250] Il Piano del verde, a cura dell'architetto Andreas Kipar, è articolato in quattro sistemi territoriali: il *capoluogo*, attorno al quale una "cintura verde interna" è collegata a quella "esterna" della *frangia*; il *forese*, con i parchi interfrazionali in grado di alleggerire il carico turistico della costa e valorizzare il paesaggio agrario; il *litorale*, capace di offrire alternative turistiche meno vulnerabili delle pinete.

[251] Comune di Ravenna, Assessorato all'urbanistica, *PRG'93. Piano di settore del verde urbano*, Relazione generale, 1993, pagg. 20-22.

Città, nel rapporto uno a dieci tra superficie utile edificabile e superficie di area verde di cintura: dieci ettari nella cintura verde producono diecimila metri quadrati di superficie edificabile in darsena, dove per i proprietari ospitanti sono previsti premi ed incentivi con l'incremento della loro capacità edificatoria.

Il progetto prevede una "cintura verde interna" rappresentata sostanzialmente da un percorso ciclo-pedonale che segue il circuito murario e collega i luoghi monumentali, tra cui l'area dalla Rocca Brancaleone e il Mausoleo di Teodorico, che rappresenta il polo di connessione con la "cintura verde esterna". Questa è costituita da una serie di aree, principalmente giardini attrezzati, orti urbani e nuclei boscati, con tre grandi parchi (Teodorico, Baronio e Cesarea, di cui solo il primo realizzato sebbene non ancora completato) dislocati in posizioni strategiche rispetto ai vari quartieri della città. Fa parte della cintura anche il territorio agricolo rimasto intercluso nell'urbanizzazione a cui si attribuisce "funzione paesaggistica" e per il quale sono previsti incentivi finalizzati al mantenimento dell'attività produttiva e al consolidamento e alla tutela del paesaggio che qui assume un ruolo particolarmente delicato, di cerniera tra il contesto urbano e quello agrario. All'interno della cintura verde le aree agricole rivestono comunque un ruolo marginale, poiché la strategia di cintura prevede principalmente la dotazione dei tradizionali spazi per il riposo e lo svago.

Una tipologia di verde che gioca invece un ruolo importante è quella delle zone di filtro e di compensazione costituite da ampie aree alberate lungo le principali infrastrutture stradali che delimitano la città, come la strada statale adriatica, la via Classicana, oppure in vicinanza delle zone industriali. Alla barriera vegetale generalmente associata a movimentazioni di terra (dai quindici ai novanta metri di profondità), realizzata con tecniche di forestazione urbana utilizzando piantine forestali intervallate con piante da vivaio, è attribuita la funzione di separazione e protezione dalle fonti di inquinamento, provvedendo a mitigare gli impatti visivi, a diminuire le emissioni di rumore, ad assorbire gas e polveri inquinanti.

Nelle recenti indicazioni per la riformulazione delle strategie della cintura verde, le aree boscate assumono un ruolo centrale: le aree di filtro e di collegamento sono esaltate a diventare fasce vegetazionali più consistenti fino ad assumere il carattere di un vero e proprio bosco urbano al quale si attribuisce ancora funzione di definire il limite della città, ma anche valenza di corridoio ecologico. Il bosco diventa un elemento continuo lungo tutto il perimetro della cintura verde rappresentando il maggior elemento di novità in un paesaggio ormai semplificato dal punto di vista vegetazionale dalle attività agricole intensive.

Figure 91 e 92. Piano del verde di Ravenna, schema preliminare, 1992: la cintura verde "interna" collega i luoghi monumentali lungo le mura del centro storico con il Parco del Mausoleo di Teodorico come polo di connessione con la cintura "esterna". Schema preliminare del PRG'93: alcune aree della cintura verde sono studiate come "Campioni".
Fonti: VITTORINI MARCELLO, STRINGA FRANCO, CROCIONI GIOVANNI e altri, op. cit., 1994, pag. 77.

PARTE SECONDA

Il progetto dei *paesaggi di limite*

ELEMENTI TEORICI ED APPLICATIVI INTORNO AL CONCETTO DI *PAESAGGIO DI LIMITE*

2.1 PAESAGGI PERIUBANI: MUTAMENTI DEL CONCETTO DI LIMITE

"In due modi si raggiunge Despina: per nave o per cammello. La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare. Il cammelliere che vede spuntare all'orizzonte dell'altipiano i pinnacoli dei grattacieli, le antenne radar, sbattere le maniche a vento bianche e rosse, buttare fumo i fumaioli, pensa a una nave […]. Nella foschia della costa il marinaio distingue la forma d'una gobba di cammello, d'una sella ricamata di frange luccicanti tra due gobbe chiazzate che avanzano dondolando, sa che è una città ma la pensa come un cammello dal cui basto pendono otri e bisacce di frutta candita[…]. Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone; e così il cammelliere e il marinaio vedono Despina, città di confine tra due deserti."[252]

Il tema dell'arrivo in città è da sempre fonte di fascino. Per fungere da meta, sostiene Norberg Schultz, un insediamento deve possedere una qualità figurale in rapporto all'ambiente circostante, avere cioè capacità di definirsi quale *luogo*. "La qualità figurale è comunque soggetta a variazioni in rapporto alle condizioni topografiche locali. In un paesaggio ampio, grandi unità edilizie sono più adatte che non dove l'ambiente possiede una «microstruttura» variata. In genere, la qualità figurale dipende dalla forma costruita *e* dallo spazio organizzato"[253]. L'immagine riconosciuta e riconoscibile della città è data quindi, non solo dalla linea del margine edificato e dalla sua *silhouette* – il campanile, le torri, la cupola - ma anche dalle caratteristiche del paesaggio periurbano che accompagna e prepara l'arrivo nel luogo urbano. In epoca moderna i *limiti* della città, quelli immediatamente percepibili prima rappresentati dalle mura, traslano e investono il paesaggio limitrofo.

Se il paesaggio che circonda l'insediamento ne costituisce l'avamposto figurale, è qui che si ricompone anche l'immagine complessiva del territorio di cui esso stesso è parte. La città è luogo d'arrivo e contemporaneamente punto di partenza, dal quale si diramano diverse direzioni, tutte possibili, alcune più evidenti, che conducono verso l'esterno. "Nelle vecchie città si accedeva alla periferia dalla porta della cinta muraria e si proseguiva poi lungo le arterie «naturali» raggiungendo senza problemi la meta significativa. Raggiungere una meta comporta sempre un chiarimento: la si ricerca per potersi impadronire del centro della visuale della totalità e per esprimere quindi il mondo circostante come totalità…"[254].

Come Despina di Calvino, città di confine che si frappone tra due deserti non appartenendo né a l'uno né all'altro ma ricevendo la forma dall'opposizione ad entrambi, quello periurbano si configura come paesaggio di confine tra la città e il territorio che la accoglie, presentando caratteri che appartengono contemporaneamente ad entrambi. Il paesaggio periurbano è dunque una zona di mediazione visiva che si inserisce tra due ambienti in passato più chiaramente identificabili rispetto ad oggi come città e campagna, la cui presenza è di fondamentale importanza per gli equilibri funzionali, ecologici, percettivi tra questi.

Purtroppo le profonde trasformazioni avvenute, soprattutto nei paesaggi di pianura, hanno portato il viandante contemporaneo a perdere quei punti di riferimento sui quali si costituisce il sistema di orientamento e che "…un tempo potevano essere rappresentati dai campanili dei paesi, ora invisibili dietro le quinte dei capannoni. I quali sorgono in aree industriali che si raggiungono lungo viali asfaltati che, per la loro stessa dimensione, si pensa che portino in un paese o in un centro urbano; si resta delusi poi quando si vede che il viale costituisce l'accesso all'area industriale, oltre la quale non c'è ancora il paese ma un'altra area industriale oppure un'area residenziale sorta tra i campi, assurda geografia della campagna urbanizzata, in realtà del territorio massacrato, dilacerato, che suscita scoramenti, delusioni in chi un tempo trovava nella campagna una sorpresa dopo l'altra, piccoli ma significativi episodi, come un'alberata, un fossato, una chiesuola o un'edicola votiva, riferimenti che diventavano elementi inscindibili di una geografia sentimentale"[255].

252 ITALO CALVINO, *Le città invisibili*, (1972), Oscar Mondadori, Milano 1993, pagg. 17-18.
253 NORBERG-SCHULZ CHRISTIAN, *L'abitare*, Electa, Milano 1984, pag. 33.
254 NORBERG-SCHULZ CHRISTIAN, *Architettura: presenza, linguaggio, luogo*, Skira Ed., Milano 1996, pag. 203.
255 EUGENIO TURRI, *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia 2000, pagg. 60-61.

Il paesaggio periurbano è infatti il luogo dove si sono sedimentate e stratificate nel tempo le impronte della crescente urbanizzazione; qui sono localizzate tutte quelle attività che storicamente venivano poste fuori porta - come il cimitero, i grandi impianti industriali e tecnologici, le infrastrutture ferroviarie, l'aeroporto, eccetera - che poi, con il processo di crescita, si sono ritrovate inglobate all'interno della città, causando un diffuso degrado, una riduzione generalizzata della qualità urbana e un declino della forza semantica delle preesistenze che rappresentavano gli elementi fondativi e strutturali del territorio.

Questo paesaggio, al quale si adatta bene la definizione di Eugenio Turri di *labirinto* nel quale vengono meno i riferimenti per muoversi, è uno spazio di transizione, di conflitto e di tensione. Le aree a ridosso delle agglomerazioni sono infatti il luogo dove città e campagna si incontrano-scontrano e dove si manifestano le maggiori contraddizioni legate alle diverse, spesso incontrollate, modalità di crescita delle città.

"Senza accorgersene la città è scomparsa. Continuiamo a vivere in ambienti urbani con i nomi storici come Roma, Parigi, New York, Pechino, ma oggi la maggior parte del mondo sviluppato abita in periferia"[256], dove vive ormai il sessanta percento della popolazione mondiale. Se in passato la parola *periferia* conteneva una accezione negativa presentando una immagine di emarginazione, degrado, lontananza, oggi questa, da frangia marginale sta vivendo il superamento della sua storica connotazione di dipendenza e un ribaltamento del proprio ruolo, non solo posizionale.

"Il centro è ovunque e la circonferenza da nessuna parte, o il contrario"[257], così scrive il filosofo Jean Luc Nancy. La città centrale ha perso la sua importanza storica, mettendo in crisi il concetto tradizionale di periferia: le aree attorno agli insediamenti assumono sempre più l'aspetto di luoghi dove si demolisce l'ordine territoriale preesistente e si ridefinisce il paesaggio metropolitano[258], ribaltando i ruoli di strategicità tradizionali[259]. Il rapporto centro-periferia è oggi completamente modificato creando effetti di spaesamento, tanto che, osserva Richard Ingersoll, in periferia tutto ridiventa centrale[260].

La simbologia del cerchio e della croce richiamata nel primo capitolo, non si adatta più a definire la città: se in passato i servizi erano posti in posizione centrale (al centro della croce), adesso il livello di congestionamento è tale che la centralità non significa più facilità di accesso; i processi di trasformazione urbana hanno modificato l'immagine tradizionale con l'eliminazione di fatto del cerchio che rappresentava i limiti della città.

"Un cerchio che è messo a repentaglio anche dalla sola crescita urbana. Molte città europee sono state costrette a ricostruire le mura per venire incontro alle esigenze di espansione [...]. Ma ancora più efficaci si sono dimostrati quei processi che minano l'idea stessa di mura, ridimensionano la demarcazione e attenuano le differenze racchiuse nell'immagine del cerchio. I sobborghi hanno effettivamente cancellato il cerchio; parallelamente è aumentata l'importanza della croce. Il movimento, lo scambio, le transazioni sono tutti fattori che sottolineano il valore della croce e lo estendono, ben al di là dei limiti del cerchio primitivo, fino all'angolo più lontano della dimensione urbana. E' la croce a tenere insieme la dimensione urbana"[261].

Alla luce di cambiamenti di tale profondità, la tradizionale contrapposizione città-campagna non appare più utile a descrivere le problematiche proprie dei paesaggi periurbani,

[256] RICHARD INGERSOLL, *Sprawltown*, Meltemi, Roma 2004, pag. 8.

[257] JEAN-LUC NANCY, (1999), *La città lontana*, Ombre corte, Verona 2002, pag. 39.

[258] Cfr. ROBERTO GAMBINO, *Oltre la insostenibile periferia*, in ROBERTO CAMAGNI (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999, pagg. 179-203.

[259] Tosi parla di rivincita della centralità della periferia. Cfr. ANDREA TOSI, *Assetti agricoli e vegetazionali sostenibili contro il degrado e la diffusione insediativa periurbana*, in ANDREA TOSI (a cura di), *Degrado ambientale periurbano e restauro naturalistico*, Quaderni del Dipartimento di scienze del territorio, Franco Angeli, Milano 1999.

[260] Centro congressi, centro estetico, centro sportivo, centro commerciale, eccetera. Cfr. RICHARD INGERSOLL, op. cit., 2004, pag. 10.

[261] EMYRS JONES, *Metropoli. Le più grandi città del mondo*, (1990), trad. ita. Giovanni Gozzini, Donzelli Editore, Roma 1993, pag. 170. Un interessante contributo di lettura all'identificazione delle forme insediative è dato dalla ricerca nazionale *Itaten*. Cfr. ALBERTO CLEMENTI, PIER CARLO PALERMO, GIUSEPPE DEMATTEIS, (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, 2 voll., Laterza, Roma 1996.

non solamente per la loro crescente antropizzazione, quanto per la contrazione del rapporto spazio-tempo e la conseguente pervasività della cultura urbana[262].

Vedere il paesaggio periurbano in relazione al sintagma città-campagna appare dunque riduttivo perché tale visione dualistica presuppone un approccio statico al problema che non tiene conto della dinamicità, della velocità e della profondità delle trasformazioni avvenute e in corso in tali contesti.

A causa del modificarsi della struttura dei territori periurbani in seguito alla diffusione reticolare degli insediamenti, anche parlare di tali paesaggi in funzione dell'antitesi tra città diffusa e città compatta può condurre parimenti a fare considerazioni errate. Se la seconda sembra "…sintetizzare al meglio le tre opzioni strategiche del principio di sostenibilità: efficienza allocativa, efficienza distributiva e equità ambientale"[263], corrispondenza sottolineata anche dalle recenti politiche urbane comunitarie che vedono indirizzare la pianificazione verso la definizione di strategie che favoriscono uno sviluppo compatto[264], preferire l'uno o l'altro modello significa in realtà cadere nuovamente in una visione dualistica che contrappone due esempi astratti e slegati dai reali processi di costruzione del territorio.

Come invece mette in evidenza Roberto Gambino, "…non servono più i modelli, serve la *sperimentazione* paziente e spregiudicata, volta a cogliere nel vivo di processi altamente differenziati, complessi e imprevedibili le opportunità concrete di miglioramento delle condizioni in atto" [265].

Figura 93. Limiti urbani diversi e diversi *paesaggi di limite* che possono essere progettati. La forma urbana rivela una complementarietà tra città e paesaggio: Montepescali, Lucignano e Cerreto Guidi, la cui originaria forma circolare e compatta è variamente declinata; Cortona, Roccatederighi e Serra Pistoiese, la cui singolarità morfologica e vegetazionale è esaltata dall'insediamento che dà l'impressione di compiere un movimento dinamico o sembra schiacciato dall'avanzare del bosco.
Fonte: Regione Toscana, *Cento Centri Storici dall'Alto. Atlante Digitale. Viaggio in Toscana*, cd-rom, Compagnia Generale Ripreseaeree di Parma, 2003.

[262] Cfr. ANDRÈ CORBOZ, *Il territorio come palinsesto*, in ANDRÈ CORBOZ, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, a cura di Paola Viganò, F. Angeli, Milano 1998.
[263] ROBERTO CAMAGNI*, Sostenibilità ambientale e strategie di piano: le questioni rilevanti*, in ROBERTO CAMAGNI op. cit., 1999, pag. 24.
[264] Cfr. Commissione delle Comunità Europee, *Libro Verde sull'Ambiente Urbano*, COM (90) 218, Bruxelles 1990.
[265] Cfr. ROBERTO GAMBINO, op. cit., 1999, pag. 182. Il corsivo è nostro.

Figure 94 e 95. Lucca: il sistema delle fortificazioni definisce ancora l'immagine della città segnandone figurativamente il limite, sebbene si siano verificati fenomeni di dispersione insediativa nel paesaggio di pianura al di là della cintura di verde costituita dai bastioni. Dubrovnik in Croazia: al di là del limite delle mura la città si è diffusa nel paesaggio, posizionandosi sui rilievi collinari.
Fonti: FRANCO PANZINI, op. cit., 1993, tav. VII e fotografia di Antonella Valentini, 2002.

Nell'elaborare progetti che sperimentino nuove modalità di tutela e di gestione delle aree di frangia, dunque, è necessario partire dalla consapevolezza dei profondi cambiamenti avvenuti, tuttora in corso, che hanno portato alla perdita della centralità urbana e ad una organizzazione territoriale reticolare. Il paesaggio periurbano appare contraddistinto da una frantumazione dell'area edificata per la cui comprensione può essere utile ricorrere a una immagine figurale del limite urbano diversa da quella compatta e lineare a cui siamo storicamente abituati.

La *dissoluzione* dei margini urbani è anche legata all'estrema velocità delle trasformazioni che avvengono in questi luoghi dove, come ha osservato Ingersoll, è il *movimento* a caratterizzare lo spazio. Mentre la città antica si capisce più facilmente perché "…la bellezza del centro deriva dal fatto che è statico, e quindi facile da comprendere come il punto di fuga di una prospettiva. […] Oggi il contesto della periferia è composto da strade di scorrimento, svincoli elevati, cartelloni pubblicitari e grandi edifici banali circondati da parcheggi; la stessa cosa si ripete tante volte ma senza che vi sia una sintassi. Lo *sprawl* non viene mai letto come un'unità perché non si può avere una visione d'insieme"[266].

La città ai suoi margini ha perduto la figurabilità[267] antica assumendo termini di minore comprensibilità per la mente umana. Nel parlare dei limiti urbani attuali è stato osservato che si hanno confini sempre più *frattali,* che emergono "…come categorie proprie di un universo che non ha più il carattere statico ma dinamico […]. Una soglia caratterizzata da strutture geometriche e morfologiche generalmente complesse, attraverso la quale si confrontano processi evolutivi contraddistinti da comportamenti osservabili e comportamenti apparentemente casuali, ordine e disordine, regolarità e caos"[268].

Il *confine frattale* è fatto di nuove polarità, luoghi atopici[269] e "non luoghi"[270], i cui vertici sono però contrassegnati da elementi significativi.

[266] RICHARD INGERSOLL, op. cit., 2004, pag. 11. Lo *sprawl* per Ingersoll non è soltanto un fenomeno morfologico ma un modo di essere, di vivere la periferia dove tutte le relazioni sociali sono mediate dai mezzi telematici.
[267] Il margine è uno dei cinque elementi - percorsi, punti di riferimento, nodi, quartieri e margini – individuati da Lynch che determinano la "figurabilità" [*imageability*] di una città. Cfr. KEVIN LYNCH, *The image of the city*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1960, *L'immagine della città*, trad. ita. Gian Carlo Guarda, Marsilio, Padova 1964.
[268] FRANCO GORI, *Matematica e confini. Alcune suggestioni della geometria delle figure frattali*, in GIANCARLO PABA (a cura di), *La città e il limite*, La Casa Usher, Firenze 1990, pag. 62.
[269] Sul concetto di atopia cfr. EUGENIO TURRI, *Viaggio verso Atopia*, in AA.VV., *Paesaggio perduto. Disagio e progetto*, Quattroventi, Urbino, 1996. Anche Gregotti scrive sull'omogeneità indifferente con cui sono realizzati, ad esempio, i centri commerciali che "…parla di un'atopia che nulla ha a che vedere col carattere desituante di ogni esperienza creativa. Si tratta invece del fenomeno della riduzione dell'architettura a manufatto la cui connessione con le regole della produzione e del consumo è radicalmente più rilevante di quelle che la legano al sito specifico." VITTORIO GREGOTTI, *La città visibile*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 1993, pag. 19.
[270] Il concetto di "non luogo" è espresso da Marc Augè per indicare "…uno spazio in cui colui che lo attraversa non può leggere nulla della sua identità (del suo rapporto con se stesso), né dei suoi rapporti con gli altri o, più in

Nel suo espandersi infatti, l'insediamento trova delle resistenze e dei segni invitanti, "…una orditura storica di preesistenze fisiche e sociali che costituiscono a loro volta un'orditura di interferenze nei confronti dell'urbanizzazione diffusa successiva. Ne risulta un modello di intensità e qualità urbana che dal centro alla periferia, anziché decrescere, incontra nel percorso una serie di controtendenze e irregolarità che intensificano la complessità e difficoltà di decifrazione del sistema…"[271].

L'esplosione insediativa e le altre dinamiche sopra descritte, quindi, hanno generato uno *status quo* al quale si è generalmente tentato di opporsi con il progetto architettonico dei margini urbani (nel senso di costruzione di *pieni* per ricompattare i *vuoti*); questo stato di fatto però, pur nelle criticità del suo essere, contiene alcune potenzialità.

L'esistenza di un confine rispondente a una geometria complessa può rendere il limite della città non più una barriera impenetrabile ma un elemento di sutura che, mettendo in contatto due zone diverse, le separa, o separandole stabilisce relazioni tra persone, culture, identità diverse.

Se il rischio principale è innegabilmente rappresentato dalla possibile densificazione della città diffusa, in molte realtà periurbane come quella fiorentina, in cui sebbene esistano aree di frangia non si è verificata una pesante dispersione insediativa, la presenza di *enclaves* di spazi liberi determinati dalla frangiatura dei margini urbani riserva una via d'uscita e propone una sfida: il progetto dei *paesaggi di limite* dove il *limite* della città diventa non elemento di de-limitazione dello spazio, ma generatore di relazioni e di opportunità.

Il limite possiede infatti una qualità che a prima vista può non essere riconosciuta e che possiamo definire *sinaptica*: la capacità di collegare, mettere in relazione e mediare due realtà spaziali distinte.

"Limite conservato" e "limite perduto": termini topici di orientamento della domanda progettuale

Comprendere la struttura profonda del paesaggio è di fondamentale importanza ai fini progettuali e permette di legare la definizione concettuale di *paesaggio di limite* (per la quale si rimanda al paragrafo successivo) alla predisposizione di regole statutarie e di indirizzi progettuali focalizzati sulla specificità di ogni realtà locale. Questa lettura fa riferimento a consolidate metodologie di analisi paesistica che implicano l'utilizzo di indicatori adatti a cogliere le condizioni di stato e le dinamiche dei territori periurbani in grado di descriverne gli aspetti attuali e storici, con la copertura diagnostica dei principali gruppi tematici relativi ai caratteri ecologici e naturalistici, storici-culturali ed estetici-percettivi.

In particolare, nelle aree soggette a diffusa urbanizzazione e infrastrutturazione è importante non solo il riconoscimento delle destinazioni d'uso, ma una valutazione diagnostica dei ruoli paesistici e ambientali svolti dagli spazi aperti[272].

E' altresì necessaria la valutazione delle condizioni di frammentazione paesistica, intesa come alterazione strutturale complessa con importanti ripercussioni sull'ecologia, sugli habitat, sulle popolazioni animali e vegetali, ma anche sulle permanenze storiche e sull'articolazione morfologica del paesaggio[273].

Altri indicatori utili per lo studio delle problematiche dei paesaggi periurbani da sviluppare con opportune elaborazioni, possono essere individuati in: reticolarità, penetrazione, mediazione e consistenza paesistica della vegetazione.

generale, dei rapporti tra gli uni e gli altri, né a *fortiori* della loro storia comune". Con questa espressione egli definisce il tessuto urbano interstiziale fatto di aeroporti, ipermercati, incroci autostradali, zone di stoccaggio e di vendita. MARC AUGÈ, *Disneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri, Torino 1999, pag. 75.

[271] VITTORIO GREGOTTI, op. cit., 1993, pagg. 21-22.

[272] Su questo tema cfr. GUIDO FERRARA, *La considerazione degli spazi aperti nella pianificazione urbanistica comunale*, in FEDERICO FIORANI, GIANLUCA GIOVANNELLI, GABRIELE PAOLINELLI, (a cura di), *Verso nuovi modelli di pianificazione integrata*, Alinea, Firenze 1994 e BIAGIO GUCCIONE e altri, *L'interpretazione diagnostica e progettuale del mosaico degli spazi aperti nel piano regolatore comunale*, in BIAGIO GUCCIONE, GABRIELE PAOLINELLI, (a cura di), *Piani del Verde & Piani del Paesaggio,* Alinea, Firenze 2001.

[273] Cfr. GABRIELE PAOLINELLI, *La frammentazione del paesaggio periurbano. Criteri progettuali per la riqualificazione della piana di Firenze*, Firenze University Press, Firenze 2003.

Il riconoscimento della struttura complessiva degli spazi verdi è il primo tema da affrontare che consente di effettuare quattro ordini di lettura diversi: di carattere tipologico, relativo alle diverse tipologie dei singoli spazi; di carattere relazionale, in merito alla distribuzione spaziale delle varie tipologie e delle loro relazioni reciproche; di carattere dimensionale, sulla consistenza riferita sia alle singole aree che complessivamente alle diverse tipologie; di importanza o incidenza, in funzione dei rapporti dimensionali con aree mineralizzate del tessuto urbano. Riconosciuta la struttura del sistema, risulta dunque utile indagare, attraverso idonei indicatori di *reticolarità,* la continuità degli spazi aperti sia per l'identificazione ecologica e ambientale di corridoi di discontinuità nel tessuto urbano, sia per l'individuazione del potenziale sociale del sistema per gli usi ricreativi e per la mobilità alternativa.

L'analisi dei paesaggi periurbani attraverso indicatori di *penetrazione paesistica* può invece rilevare il grado di permanenza/persistenza dei caratteri rurali nella generale semplificazione e diffusa omologazione propria dei territori periurbani[274].

Il tema della mancanza di adeguati spazi di transizione urbano-rurale (si pensi ad esempio ai numerosi piani di lottizzazione di case a schiera o a grossi comparti artigianali e industriali isolati nel territorio), può essere indagato attraverso indicatori di *mediazione paesistica* che rilevano dal punto di vista visivo e strutturale la presenza e/o l'assenza di spazi urbani e rurali di mediazione, sia relativamente ai caratteri vegetazionali che in merito al disegno urbano.

Infine, l'individuazione morfologica e la misurazione quantitativa delle formazioni vegetali non colturali quale struttura biotica maggiormente stabile, può mettere in evidenza il grado di *consistenza paesistica della vegetazione*[275].

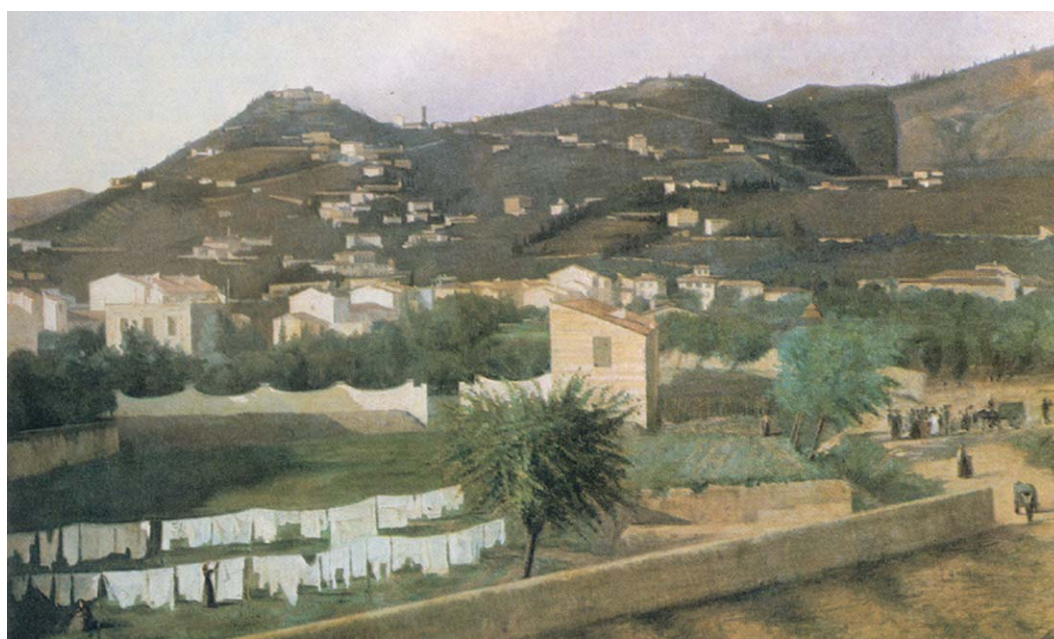



Figura 96. Il paesaggio antropizzato delle colline costituisce la cornice e definisce il limite della città di Firenze. Ferdinando Buonamici, *Veduta di Fiesole*, 1868.
Fonte: ALESSANDRO MARABOTTINI*, Lega e la scuola piagentina*, De Luca - Leonardo, Roma 1989, pag. 235.

[274] Tra i metodi di analisi dei valori di permanenza storica del paesaggio può essere citato SANDRO BRUSCHI, PAOLA FALINI, *Il paesaggio,* in GIUSEPPE GISOTTI, SANDRO BRUSCHI, *Valutare l'ambiente. Guida agli studi di impatto ambientale*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1990, pagg. 353-403, in cui è presentato il *Grado di permanenza storica dei tipi di paesaggio*, un indicatore relativo a quanto la tipologia storicizzata di organizzazione del paesaggio è ancora riconoscibile nel contesto attuale.

[275] Può essere utile il riferimento a classificazioni del grado di naturalità/artificialità del paesaggio secondo PIER VIRGILIO ARRIGONI, BRUNO FOGGI, *Il paesaggio vegetale delle colline di Lucignano (Prov. di Firenze)*, "Webbia", 42 (2), 1988, pagg. 285-304. L'indice di artificialità può essere calcolato per parti del territorio per mettere in evidenza aree diversamente soggette all'azione antropica, anche se omogenee nella distribuzione delle diverse tipologie.

Figura 97. Il paesaggio della pianura fiorentina è in relazione visiva con il profilo urbano, che gli fa da sfondo. Silvestro Lega, *Orti a piagentina*, 1864.
Fonte: ALESSANDRO MARABOTTINI, op. cit., 1989, pag. 131.

Esula però dal taglio progettuale necessariamente mirato dello studio, l'individuazione di uno specifico set di indicatori paesistici, costituendo questo un ampio campo di ricerca inerente le metodologie di analisi e diagnosi.

La lettura strutturale dei territori periurbani trova un riferimento importante nel riconoscimento della differenza tra paesaggi di "limite conservato" e di "limite perduto", osservando però il *limite*, ancora secondo un approccio tradizionale, quale conclusione della città. L'analisi della diversa configurazione orografica è il primo indice, per quanto elementare, che rivela una differente caratterizzazione del limite. Alle differenze morfologiche si devono poi aggiungere quelle determinate dalle scelte di pianificazione e dalle dinamiche patologiche che negli ultimi decenni hanno investito questi territori, in particolare di pianura.

Il paesaggio che circonda una città ne definisce la sua struttura poiché, come scrive Francesco Rodolico, "…anche se questa si levasse dalla più monotona pianura livellata, sarebbe impossibile che i luoghi d'attorno le si presentassero alla lunga tutti «distanti e moventi d'un modo». Basterebbe la posizione delle maggiori strade d'accesso a determinare motivi differenziali e preferenziali per questa o per quella utilizzazione del suolo, e con ciò varietà di aspetti nel paesaggio. Quando poi, come avvenne a Firenze, già si trovassero in partenza, nelle forme di suolo e nella vegetazione spontanea sensibili diversità naturali, tutto doveva necessariamente concorrere verso la maggiore varietà e complessità di aspetti. Ma ciò non toglie, ribadisce anzi, l'unità del paesaggio fiorentino, che dalla città si muove e nella città si conclude"[276].

Firenze rappresenta un caso emblematico. Al di là delle mura la costruzione paziente del paesaggio ne ha disegnato il suo stesso limite effettivo, forse ancor prima che queste fossero abbattute. E' "il paesaggio fiorentino quale irraggiamento della città" di Rodolico, costituito da quella fascia complessa di transizione tra città e campagna, dotata di piena autonomia pur sotto la duplice influenza, che nell'immaginario collettivo ha la stessa forza evocativa dell'area urbana. "Ciò che distingue la nostra da altre città storiche europee infatti non è tanto la presenza di un nucleo antico di grande valore, quanto la qualità del territorio circostante. Questo territorio sta (o meglio stava) entro un raggio grosso modo variabile dai trenta ai

[276] FRANCESCO RODOLICO, *Il paesaggio fiorentino quale irraggiamento della città*, in *Scritti di varia cultura urbana*, Saffe, Firenze 1976, pag. 82.

cinquanta chilometri […] costruito con una logica progettuale propria altrettanto accurata di quella urbana e nel contempo distinta da quella prettamente rurale più «esterna»: come la città è composta di piazze, chiese, palazzi, ponti strade, isolati così la campagna periurbana è composta di ville, pievi, castelli, fattorie, borghi, sistemazioni agrarie, sistemi di irrigazione, coltivazioni"[277].

Il paesaggio dei poggi e colli fiorentini mantiene tuttora una organizzazione spaziale peculiare, sebbene non indenne dall'aggressione urbana, ed è qui che, proprio per la conformazione morfologica ma anche per le scelte urbanistiche, la città ha avuto la sua conclusione. Qui si può parlare di paesaggi "di limite conservato" – già morfologicamente i rilievi racchiudono la pianura costituendone il confine naturale e definendone le linee di forza principali[278] - dove la caratterizzazione distintiva della città si è generalmente mantenuta. Nelle aree pianeggianti, invece, ed in particolare nella "piana fiorentina", dove i caratteri naturali - non solo la morfologia ma anche, ad esempio, la mancanza di vegetazione dovuta in realtà all'intervento dell'uomo di riduzione dell'originaria foresta igrofila - non sono stati in grado di contrastare la città in espansione, si può parlare di "limite perduto".

Nei paesaggi periurbani di pianura, infatti, la configurazione storica del rapporto città-campagna ha subito una maggiore alterazione a causa dei mutamenti culturali, sociali ed economici oltre che delle trasformazioni dovute alle scelte (o non-scelte) urbanistiche. Pur con gradi differenti e a velocità diverse, la perdita dei segni di permanenza storica ha determinato un processo di sottrazione, talvolta addirittura di cancellazione, della caratterizzazione identitaria del paesaggio periurbano. Alla perdita di valori culturali e storici si deve aggiungere la perdita di valori ambientali, che ha pesanti ripercussioni sulle funzioni di protezione e regolazione ambientale che il paesaggio extraurbano può svolgere.

Le trasformazioni della piana fiorentina, ma ancor più quelle avvenute, ad esempio, in quella napoletana, testimoniano una profonda alterazione e semplificazione spaziale che si traduce in una perdita della figurabilità del paesaggio periurbano. Napoli è incuneata tra due sistemi, quello dei Campi Flegrei, le colline occidentali terrazzate e coltivate fin dall'Ottocento ad agrumi e l'ambiente di natura vesuviana a oriente con una pianura che ha costituito la direzione preferenziale dell'espansione urbana, in particolare industriale. Fin dall'antichità si è delineata infatti la differenziazione tra il paesaggio nord-orientale, investito più pesantemente dall'urbanizzazione, e quello nord-occidentale che ancora conserva una relazione stretta con la tradizione rurale, mantenendo caratteri di naturalità più spiccati.

Figura 98. L'abbraccio delle colline a Napoli, come appare arrivando dal mare. Veduta della città nella Tavola Strozzi, XV secolo.
Fonte: SPIRO KOSTOF, op. cit., 1991, pag. 23, particolare.

[277] MARCO MASSA, *Firenze e i suoi confini: un'introduzione*, in GIANCARLO PABA (a cura), op. cit., 1990, pag. 89.

[278] "C'è dunque nei dintorni di Firenze la pianura, non già sconfinata, ma serrata e conclusa da poggi e da colli, e questi non hanno caratteri aspri, né raggiungono le grandi altezze". RODOLICO FRANCESCO, op. cit., 1976, pag. 73. Qui "…il contrasto tra la pura geometria della pianura e il movimento delle colline, così come lo disegnano le lunghe linee dei loro declivi, procura un meraviglioso senso di riposo". BERNARD BERENSON, *Pagine di diario. Pellegrinaggi d'arte*, Milano 1958, pag. 162.

Figure 99 e 100. "Carta delle regioni malariche della città di Roma nel 1870": una singolare *cintura di spazi aperti* cinge la capitale. "Veduta di Roma e della campagna da Monte Mario" di François Keiserman, 1819.
Fonti: CORRADO TOMMASI CRUDELI, *Il clima di Roma*, Ermanno Loescher & C., Roma 1886, pag. 56 e PIER ANDREA DE ROSA, PAOLO EMILIO TRASTULLI, (a cura di), *La Campagna Romana da Hackert a Balla*, Edizioni Studio Ottocento - De Luca, Roma 2001, particolare.

E' il paesaggio collinare che mantiene il confine della città, sebbene l'antropizzazione delle colline sia un fenomeno antico che risale alla colonizzazione greca e all'epoca romana quando inizia la diffusione di ville suburbane; qui però la resistenza offerta dalla configurazione morfologica produce un paesaggio dove sembra possibile trovare una tregua la tensione città-campagna[279].

Anche a Torino i dintorni collinari della città, caratterizzati da boschi di latifoglie e coltivi, sono stati un luogo privilegiato fin dall'epoca medioevale per l'insediamento di castelli, abbazie e cascine e per la creazione di dimore extraurbane culminanti con la costruzione scenografica delle ville e residenze reali sabaude. Anche qui la bellezza del paesaggio collinare non ha impedito, ma addirittura incentivato a partire dal secondo dopoguerra, un processo di intensa urbanizzazione producendo notevoli dissesti idrogeologici, nonché fenomeni di alterazione paesistica e ambientale. Il paesaggio collinare, però, unendo ad una particolare attrattiva morfologica valori paesaggistici e naturalistici, possiede una potenzialità elevata sia nella definizione spaziale e percettiva, sia nel costituire un patrimonio da valorizzare.

Se in un paesaggio collinare la configurazione fisica soverchia ogni disegno pianificato e pone un limite alla forma e alla dimensione dell'organismo urbano - sebbene la morfologia da sola non sia sufficiente, lo dimostra l'eccezione di Genova – questo è maggiormente evidente quando vi sono dei veri e propri monti come a Palermo, dove una pianura di circa cento chilometri quadrati è orlata su tre lati (il quarto è l'affaccio sul mare) da una chiostra montuosa di altezza variabile tra i seicento e mille metri, rappresentando una sorta di cinta difensiva, la più esterna della città, che si è così espansa secondo una rete policentrica formata da ville suburbane, borgate e bagli agricoli. La "fungaia di cemento" descritta da Sciascia è andata a saturare il territorio di pianura nella vallata del fiume Oreto, pressando anche l'ultimo lembo di area agricola rimasta ancora intatta di Ciaculli.

Se Firenze, Napoli, Torino, Palermo hanno visto nel paesaggio collinare il limite all'espansione urbana, una situazione del tutto singolare è quella della capitale. Roma, città dei colli, ha avuto storicamente un confine certo e invalicabile nella sua vastità: l'Agro Romano, una fascia di campagna di profondità variabile tra i venti e quaranta chilometri, costituita da paludi malariche e disabitate che i viaggiatori ottocenteschi descrivono un "deserto" di aree paludose, resti classici e greggi al pascolo. Ancora alla metà del XX secolo ci si sorprendeva "…per come la città appaia di botto, al di là di una curva, dal vuoto della sua campagna […] ed è questa l'immagine che ritroviamo infatti di lì a poco nei film del neorealismo e nelle foto del dopoguerra: schiere di palazzoni della nuova periferia che finiscono a picco sui prati più o meno verdeggianti e greggi di pecore, quasi in una moderna riproposizione delle mura da

[279] Ciò non vuol dire che le parti collinari più belle della città – a partire da Posillipo, Camaldoli, il Vomero - non siano state, fin dagli anni Cinquanta, pesantemente investite da interventi di edilizia residenziale, così come è accaduto per le colline di Fiesole e Settignano a Firenze.

poco oltrepassate…"[280] Oggi, invece, continua Lidia Piccioni, "…uscendo in macchina da una delle tante consolari che, a raggiera, si appuntano sulla capitale, si ha come la sensazione che tutto questo vuoto sia stato, alla fine, semplicemente riempito, a macchia d'olio, e continui a riempirsi, in un cieco saldamento con le realtà circostanti…"[281]. In tale quadro emerge l'area dei Castelli Romani sui rilievi di origine vulcanica sud-orientali dove si osserva il mantenimento di una forte caratterizzazione identitaria di questi luoghi di antica antropizzazione, sebbene oggi non indenni da profonde trasformazioni della struttura insediativa e da cambiamenti colturali[282].

Diversa è invece generalmente la situazione delle città di pianura dove l'assenza di contrasti e di variazioni morfologiche non rappresentano un limite fisico all'espansione urbana, sebbene sia vero quanto scrive Rodolico sull'influenza dell'ambiente sulle modalità insediative, come testimoniano, ad esempio, gli insediamenti lineari tipici del territorio ferrarese posti lungo un solo lato della strada poiché l'altro è occupato dal canale di bonifica.

Proprio Ferrara, città di pianura, il cui paesaggio extraurbano - come quello ligure, luogo morfologicamente opposto – è tenacemente costruito dall'uomo per contrastare le sfavorevoli condizioni della natura, dimostra bene quanto si sta osservando, cioè che nei paesaggi di pianura la conservazione del limite tra città e campagna è in minima parte dipendente dalle caratteristiche topografiche e quasi esclusivamente legata alle scelte di pianificazione. Qui, infatti, il limite della città è in parte conservato ed è rappresentato dal parco agricolo chiamato "Addizione Verde", in ricordo degli ampliamenti della città voluti dai duchi estensi nel Quattrocento. Il Barco che dagli argini del Po arriva fino alle mura della città, restaurate da poco con il sistema del verde che le circonda, è stato vincolato dal piano regolatore a parco agricolo-urbano costituendo una riserva di aree libere non indifferente.

Anche a Milano sono le scelte urbanistiche a determinare il limite urbano. Qui si ha una diversa configurazione tra l'arco settentrionale periurbano, dove i legami storici intensi con il Nord Europa hanno creato un tessuto urbanizzato compatto, e l'arco meridionale, dove il vincolo del Parco Agricolo Sud ha mantenuto le aree agricole inedificate, sebbene parlare di "limiti conservati" per una delle maggiori aree metropolitane italiane è abbastanza arduo.

Infine, Ravenna e Novara; ancora due città di pianura dove la presenza del limite deriva dal disegno dell'uomo. Nella città romagnola le aree urbanizzate si arrestano grossomodo sulle linee delle infrastrutture ad eccezione del lato orientale, dove si protendono lungo la darsena verso il mare in un paesaggio agricolo fortemente semplificato nel suo equipaggiamento vegetale, così come lo è il paesaggio della città piemontese, connotato dalle risaie.

Queste esplorazioni su alcune città italiane, le stesse descritte nel capitolo precedente che hanno utilizzato un modello di cintura verde, mettono in evidenza come nei paesaggi periurbani collinari viga una maggiore certezza nella distinzione dei caratteri peculiari; sebbene le colline non siamo indenni da fenomeni di *appropriazione* da parte della città, che si configurano talvolta anche in forme aggressive, esiste in genere una forte caratterizzazione identitaria del paesaggio periurbano. L'intervento progettuale può essere quindi fondamentalmente indirizzato alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale.

Nei paesaggi periurbani di pianura invece, si avverte maggiormente l'esigenza di ricostruirne l'identità contemporanea. Qui spesso si trovano paesaggi non più urbani ma non ancora rurali, con un alto grado di indefinitezza dei caratteri di distinzione. In questo contesto il progetto deve allora trovare strumenti e modalità di restituire la figurabilità perduta, forse partendo da quel senso di spazialità dato dalla piattezza delle pianure descritto da Gianni Celati o fotografato da Luigi Ghirri.

Come non accorgersi infatti che qui "…proprio per via di questo silenzio opaco, sembra rivelarsi in esse con più forza la qualità dello spazio – la spazialità ovvero la «spaziosità» delle

[280] LIDIA PICCIONI, *I 'confini' di Roma contemporanea*, "Storia Urbana", 102, 2003, pagg. 95-96.
[281] LIDIA PICCIONI, op. cit., 2003, pag. 96.
[282] Sui Castelli romani si veda: LIDIA PICCIONI, *I Castelli romani. Identità e rapporto con Roma dal 1870 a oggi*, Laterza, Roma 1993, GIULIO G. RIZZO (a cura di), *Tuscia Romana. Paesaggio e territorio: metodi e modelli di valutazione*, Gangemi, Roma 1990.

pianure: sembra di poter vedere lì rappresentata la forma di un luogo che non consente nessuna ascesa, fuorché quella, minima, a cui conducono le brevi salite su per gli argini, o quello di cui il viaggiatore si accorge calcando strade che si elevano di pochissimo sul filo delle risaie"[283].

Il progetto dei *paesaggi di limite* si fa portatore, in situazioni di diffusa riduzione e cancellazione della qualità e della identità dei paesaggi di margine urbano, di istanze di connotazione, riequilibrio e rigenerazione.

[283] MARCO SIRONI, *Geografie del narrare. Insistenze sui luoghi di Luigi Ghirri e Gianni Celati*, Diabasis, Reggio Emilia 2004, pag. 93. Sulla descrizione delle pianure si fa riferimento a GIANNI CELATI, *Verso la foce*, (1989), Universale Economica Feltrinelli, Milano 2002 e LUIGI GHIRRI, *Il profilo delle nuvole. Immagini di un paesaggio italiano*, Feltrinelli, Milano 1989.

2.2 IL *PAESAGGIO DI LIMITE* COME CATEGORIA PROGETTUALE

"Mi piace ritrovare in questo parco di Hampstead e negli appuntamenti all'imbrunire delle sere d'estate, l'immagine di una crescente caduta fuori dai tracciati, il disordine eccitante che vince un paesaggio quando sfugge a poco a poco a qualsiasi precisazione troppo chiara; quando occulta e allo stesso tempo concede ai suoi visitatori deviazioni dal comportamento corrente, E il termine di *terrain vague* che ho altrove elogiato, ricopre qui per me un desiderio e insieme un'immagine eletta: la confusione che annebbia qua e là i confini delle città e li trasforma in spazi di sogno e allo stesso tempo in libero vagabondaggio. Questi terreni vuoti, dove, pure se la libertà di percorso ci veniva misurata, niente poteva costringere l'immaginazione si chiamavano per me a Nantes, il Petit Port, Le Coliniére, il parco di Procé"[284].

La rapidità e l'intensità delle trasformazioni dei paesaggi periurbani rende urgente trovare strumenti capaci di guidare tali fenomeni. In relazione ai ruoli e alle caratteristiche assunte oggi dai paesaggi di margine urbano, appare utile fare riferimento a una nuova categoria che prenda atto del superamento della tradizionale antinomia città-campagna e dei mutamenti del concetto di limite. Cambia il significato di limite urbano, o meglio, può essere arricchito di valenze diverse; resta il tema-problema dell'interfaccia tra due realtà, prima chiaramente identificabili in città e campagna, che allontanandosi dalla linea di contatto diventano sempre più diverse e distinte ma che qui, sul confine, si intrecciano a tal punto da assumere una configurazione del tutto peculiare.

Sulle note dello scrittore Julien Gracq che, richiamando la Nantes degli anni Venti della sua giovinezza, rivendica l'identità dei paesaggi a margine della città dove l'immaginazione può spaziare liberamente, si introduce il concetto di *paesaggio di limite,* non una categoria critica riferita alle patologie della città contemporanea, né analitica di descrizione dei caratteri delle aree periurbane, ma una categoria progettuale.

La definizione di *paesaggio di limite* propone il superamento dell'accezione negativa contenuta in "paesaggio di frangia", che evoca immediatamente un'immagine di un margine urbano costituito da brandelli di edificato che svolazzano, senza riferimenti, nel territorio, ma anche quella di "paesaggio periurbano" la quale presuppone una visione, sebbene più distaccata, comunque urbano-centrica descrivendolo come territorio che sta intorno alla città.

Il *paesaggio di limite* si differenzia dal paesaggio periurbano in quanto portatore di una visione progettuale che assume il *limite*, quel luogo di interfaccia tra paesaggio chiaratamente urbano e paesaggio palesemente rurale, quale elemento di relazione, superandone il significato comune che evoca concetti come separazione, conclusione e contenimento, per aprirsi a contenuti semantici latenti come mediazione, connessione e opportunità e amplificando la propria dimensione trasversale che dallo spessore di una linea assume il peso di una fascia.

Il *paesaggio di limite* è infatti identificabile attraverso una descrizione piuttosto che una perimetrazione. Pur avendo caratteri peculiari che consentono di poterlo individuare, quello *di limite* è un paesaggio che non serve perimetrare; non serve cioè, in virtù delle sue più intime peculiarità - transizione, integrazione, dinamicità - individuare un segno di de-*limitazione* per dire "questo è paesaggio di limite, questo non lo è": è l'antico segno del limite che dilatandosi nello spazio è diventato *senza limiti.*

I *paesaggi di limite* possono essere "spazi di sogno e di libero vagabondaggio", come per Gracq, o luoghi dove l'immagine, re-inventandone gli spazi, precede la funzione come per Augè[285].

[284] JULIEN GRACQ, *La forma di una città*, (1985), trad. ita. Annuska Palme Sanavio, Edizioni Quasar, Roma 2001, pag. 44.

[285] Augè sottolinea che forme d'arte come quella cinematografica stanno rivalutando - in film come *Caro diario* di Nanni Moretti o *Lisbon story* di Wim Wenders - periferie e spazi marginali dove l'immagine "…designa gli spazi da costruire o da reinventare, disegna lo spazio dell'incontro. Si sofferma sui *terrains vagues*, i margini, i deserti provvisori, erraboda e attenta". MARC AUGE, op. cit., 1999, pag. 114.

Paesaggio di limite
definizioni

CONFINE FIGURALE

Il paesaggio di limite

possiede una qualità figurale,
offre una identità,
si frappone tra due entità non
appartenendo né all'una né all'altra
ma ricevendo la forma dall'opposizione
ad entrambe,
e di entrambe mostra le caratteristiche

LUOGO DINAMICO

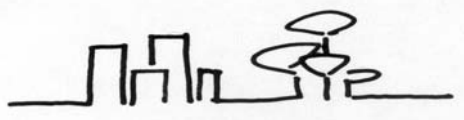
Il paesaggio di limite

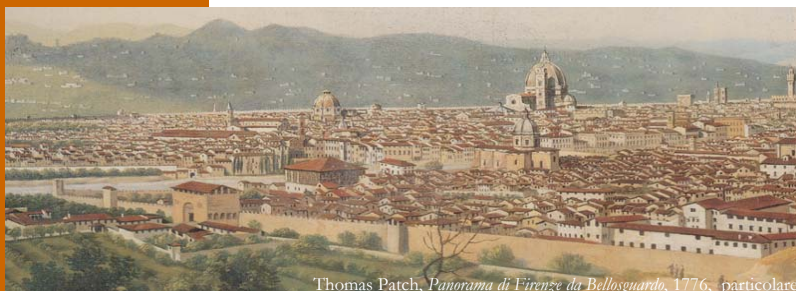
è una figura frattale,
è frammento e totalità,
è elemento ordinatore e innovatore,
è spazio che vive nell'attesa del cambiamento

SPAZIO DI MEDIAZIONE

Il paesaggio di limite

è uno spazio di transizione molteplice,
è un ambito di sutura, non è una barriera impenetrabile,
è un elemento di mediazione spaziale e temporale,
è lo spazio del "fra

AMBITO DEL CONFLITTO/DEL MALINTESO/
DELLA PACIFICAZIONE

Il paesaggio di limite

è il luogo degli scambi, dell'intrecciarsi e del costruirsi di relazioni,
è l'ambito in cui si manifestano tensioni,
ma dove queste possono trovare una forma di pacificazione

Thomas Patch, *Panorama di Firenze da Bellosguardo*, 1776, particolare

PAESAGGIO MENTALE

Il paesaggio di limite come

SPAZIO DI SOGNO
e
DI LIBERO VAGABONDARE
o
DI LIBERA INVENZIONE

Quali sono dunque le qualità distintive, fondate sulle caratteristiche e sulle dinamiche che contraddistinguono le aree periurbane, che possono essere riconosciute alla categoria progettuale del *paesaggio di limite*?

Si è già parlato dell'importanza per l'uomo di costruirsi un'immagine che identifica il luogo urbano, per cui il *paesaggio di limite* è *confine figurale,* è *confine identitario*. La figurabilità di una città è la sua capacità di provocare una suggestione sullo spettatore e quindi radicarsi nella sua memoria; questo può avvenire anche attraverso la presenza di una cintura di spazi verdi, creando - cioè ri-creando, valorizzando, mantenendo, non solo in assonanza con il paesaggio esistente ma talvolta anche utilizzando tonalità diverse - un paesaggio che prepara l'arrivo nel luogo urbano ed accompagna la partenza da esso.

Lo spazio di confine ha infatti la caratteristica di essere doppio, forse ambiguo: può essere simbolo di chiusura ma anche di apertura "…racchiude in sé tutto e il contrario di tutto a seconda di come, e soprattutto da che punto, lo guardiamo"[286].

Il *paesaggio di limite* è dunque *spazio di mediazione,* adatto, come "qualsiasi zona di transizione […] alle soste e alle conversazioni. Ci si sente in due territori contemporaneamente, con la possibilità di entrare nell'uno o nell'altro a scelta"[287].

Azzardando un parallelismo tra la scala architettonica e quella territoriale, è il *Zwischenraum*, lo spazio che si insinua tra gli spazi, come accade nei volumi architettonici di Hans Scharoun*,* cioè "…lo spazio dell'attesa, non ancora organizzato, lo spazio che vive nella percezione e nel comportamento…"[288]. Ed infatti, richiamando non soltanto il citato *Zwischenraum* ma anche poetiche *Zwischenstadt*[289]*,* il *paesaggio di limite* è *spazio del "fra"*, spazio mediano molteplice, sia sotto il profilo ecologico-ambientale, sia politico-sociale, sia funzionale e percettivo.

In virtù di questa proprietà di mediazione, se il *paesaggio di limite* può rappresentare un punto di arrivo, visto da un'altra e opposta angolazione – "l'altra proprietà" come insegna Kandinsky[290] - costituisce un punto di partenza che si apre alla scoperta di una realtà diversa poiché "un confine non è quello che mette fine ma, come già intendevano i greci, il confine è il dove del principio della *presenza* di una forma"[291].

In quanto paesaggio di transizione, si presuppone la possibilità di un ingresso e di un percorso. La suggestione provata da alcuni scrittori come Gracq che si spinge ai confini di Nantes, ma anche Rousseau che passeggia nei dintorni di Parigi[292], quando uscire dalla città significava anche godere dell'armonia di un paesaggio rurale, non viene in realtà meno nell'età contemporanea. Nei paesaggi-labirinto di Eugenio Turri, dove mancano i riferimenti per muoversi vale, come per Benjamin nella metropoli[293], l'arte di perdesi poiché "…il disorientamento ci costringe a una consapevolezza dei nostri movimenti, come pure dei nostri reciproci rapporti spaziali"[294].

Il *paesaggio di limite* è una fascia di transizione che separa e mette in relazione accogliendo le proprietà di entrambe le situazioni che si fronteggiano, per ricordare la definizione

[286] PIERO ZANINI, op. cit., 1997, pag. 92.

[287] KEVIN LYNCH, *A theory of good city form*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1981, *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, trad. ita. Roberto Melai, Etaslibri, Milano 1990, pag. 166. Qui Lynch parla dei margini architettonici ma il concetto può essere validamente esteso ai margini urbani.

[288] GIORGIO PIZZIOLO, RITA MICARELLI, *Il pensiero progettante. Dai margini del caos all'ecologia del progettare*, Alinea, Firenze 2003, pag. 58.

[289] *Zwischenstadt* è il titolo di una novella pubblicata nel 1927 da Theodor Reismann-Grone, sotto lo pseudonimo di Dierck Seeberg, nella quale l'autore descrive il microcosmo di una città *in transizione* nella Ruhr agli inizi del XX secolo prima che l'area sia investita dalle profonde trasformazioni industriali.

[290] "Ogni fenomeno può essere visto in due diverse maniere. Queste due maniere non sono arbitrarie […] vengono derivate dalla natura dei fenomeni, da due loro proprietà: Esterno - Interno". WASSILY KANDINSKY, *Punto, linea, superficie,* (1926), trad. ita. Melisenda Calasso, Adelphi Edizioni, Milano 2001, pag. 7.

[291] MARTIN HEIDEGGER, *Costruire Abitare, Pensare*, in *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1976, pag. 101.

[292] Cfr. JEAN JACQUES ROUSSEAU, *Fantasticherie del passeggiatore solitario*, (1782), trad. ita. Nada Cappelletti Truci, Rizzoli, Milano 1979.

[293] Scrive Benjamin: "Non sapersi orientare in una città non vuol dire molto. Ma smarrirsi in essa come ci si smarrisce in una foresta, è una cosa tutta da imparare". WALTER BENJAMIN, *Infanzia berlinese,* (1950), trad. ita. Marisa Bertolini Peruzzi, Einaudi, Torino 1973, pag. 3.

[294] PEPE BARBIERI, *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003, pag. 27.

matematica che vede il limite come l'insieme dei punti di confine, dove "…un punto di confine tra due regioni, del piano o dello spazio, è un punto «vicino» al quale si trovano «sempre» elementi della prima ed elementi della seconda regione…"[295].

Tra queste proprietà che il limite acquisisce la dinamicità, aspetto fondamentale del paesaggio in genere, qui è evidente con tutta la sua forza, caratterizzando l'essenza stessa del *paesaggio di limite* e la sua percezione. Il *paesaggio di limite* è *luogo dinamico*.

Dinamicità e movimento procurano inevitabilmente tensioni. Il *paesaggio di limite* può essere *ambito di conflitti, di malintesi,* ma anche *di pacificazioni*[296]. L'essere sul confine comporta la presenza di diversità che si incontrano, di identità che si sovrappongono, di antinomie che si manifestano; questi *paesaggi di limite*, infatti, mostrano la caratteristica di "…essere in rapporto con tutti gli altri, ma in modo tale da sospendere, neutralizzare, o invertire l'insieme dei rapporti da loro stessi designati, riflessi, o rispecchiati"[297]. Sono luoghi dove è possibile provare a strutturare uno spazio comune in cui vigono regole condivise. Scrive La Cecla: "Il malinteso è il confine che prende una forma. Diventa un *terrain vague*, dove l'identità, le identità reciproche, si possono attestare…"[298].

Questo paesaggio troppo spesso e a lungo considerato terra di nessuno, dove la regola stabilita proprio dal confine tracciato non vale più, dove si concentrano gli *scarti* dell'urbanità, può diventare luogo per l'invenzione e per il gioco, esperienza attraverso cui superare le contraddizioni: "Il confine è tra le tante cose, anche uno spazio dove si può giocare e conoscersi attraverso il divertimento. Meglio ancora, il gioco può essere una forma fondamentale, e molto comune, di esperienza del limite"[299]. Il gioco come strumento per praticare l'arte delle relazioni, "…un'arte che accoglie e fa comunicare i pensieri «diversi» (e i pensieri dei diversi) abbracciando la ragione e l'irragionevole nella loro contrastante tensione dinamica, ed è l'arte in cui le diversità si trasformano in un'occasione di movimento e di dinamica evolutiva reciproca"[300].

Il limite non è un fatto esclusivamente fisico, è anche una costruzione culturale e dunque il *paesaggio di limite* è un *paesaggio mentale*, tanto più che i confini reali della città stanno sempre più assumendo un carattere evanescente. I *paesaggi di limite* individuano uno spazio non soltanto materiale ma anche ideale, che allude alle nostre identità e orizzonti mentali; uno spazio "…che può avere un margine esterno, quello dove l'uomo abita, ama, lavora […] ma anche un margine interno, interiore, intimo, legato ai nostri stati d'animo, alle speranze e alle utopie che li accompagnano"[301].

Il progetto del *paesaggio di limite* non riguarda la ricostituzione del limite della città, ma si occupa del paesaggio non più urbano e non ancora agrario che sta fra la città consolidata e la campagna ancora tale. Date le caratteristiche strutturali e funzionali dei paesaggi periurbani, il *paesaggio di limite* costituisce la categoria progettuale contemporanea proposta per il loro trattamento nell'ambito degli strumenti di governo del territorio e delle definizioni di modalità di intervento ad essi riferibili.

Nella definizione di questo progetto *complesso* convergono tre diversi modelli, quello della cintura verde, dei cunei verdi e delle *greenway*, ciascuno per le proprie specificità.

[295] FRANCO GORI, op. cit., 1990, pag. 63.
[296] Questi sono tre dei significati attribuiti da Zanini al confine. Cfr. PIERO ZANINI, op. cit., 1997.
[297] MICHEL FOUCAULT, *Spazi altri. I principi dell'eterotopia*, "Lotus international", 48-49, 1985-86, pag. 11.
[298] FRANCO LA CECLA, *Il malinteso*, in *Tutto è relativo. O no?,* "Volontà", 2-3, 1994, pag. 162.
[299] PIERO ZANINI, op. cit., 1997, pag. 138.
[300] GIORGIO PIZZIOLO, RITA MICARELLI, op. cit., 2003, pag. 13. Sull'importanza esperenziale del gioco si veda anche LUDVIG WITTGENSTEIN, *Ricerche filosofiche*, Einaudi, Torino 1995 e GEORGE BATESON, *Questo è un gioco*, ed. ita a cura di Davide Zoletto, Cortina, Milano 1996.
[301] PIERO ZANINI, op. cit., 1997, p. XIV. Sull'ambiguità dei contorni cfr. GEORGE BATESON, *Verso un'ecologia della mente*, Adelphi, Milano 1976.

2.3 IL PROGETTO DEI *PAESAGGI DI LIMITE*: ALCUNI INTERROGATIVI

"L'avvicinamento a una città mi ha sempre dato l'occasione di studiare i mutamenti progressivi del paesaggio che la annuncia. Soprattutto con il treno, spio i primi segni dell'infiltrazione nella campagna delle dita del nucleo urbano, e se si tratta di una città dove mi piace vivere considero quelle intrusioni quasi un gesto di benvenuto, come una mano che si alzi da lontano sulla soglia amica"[302].

Presupposti

Il dibattito internazionale in tema di progettazione paesistica originatosi agli inizi del XXI secolo dalla firma della *Convenzione Europea del Paesaggio*, ha di fatto sottolineato la necessità di estendere l'attenzione dalle aree di rilevanza ambientale a tutti i paesaggi di qualità comune o addirittura compromessi dalle pressioni dello sviluppo insediativo, spostando l'interesse dalla tutela di tipo vincolistico di ambiti di particolare importanza alla individuazione di politiche volte alla pianificazione e gestione di *tutto* il paesaggio[303].

La trasformazione stessa è riconosciuta come valore e il controllo dinamico dei cambiamenti diventa obiettivo prioritario anche nelle raccomandazioni della *Carta di Napoli*[304]. L'analisi "delle dinamiche di trasformazione del territorio attraverso l'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio…" è anche uno degli obiettivi di qualità paesaggistica introdotti dal nuovo *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* in vigore dal maggio 2004[305].

Nei paesaggi periurbani la dinamicità, si è visto, è elemento fondamentale e dunque è particolarmente importante possedere strumenti progettuali adatti a riconoscere i valori ordinari, diffusi e talvolta latenti di tali territori, le cui trasformazioni sono forse più evidenti che le permanenze. In questo senso, infatti, deve essere raccolta l'innovazione introdotta dalla *Convenzione Europea* che attribuisce al paesaggio un significato culturale intrinseco. Ciò non vuol dire non assecondare e valorizzare le differenze locali, articolando differentemente le forme di tutela e di intervento, poiché questo non implica attribuire valori diversi ai vari paesaggi. "La graduazione delle tutele non va intesa come traduzione speculare di una concezione gerarchizzata dei valori del paesaggio, ma come espressione di una progettualità che combina diversamente azioni di salvaguardia, di sviluppo compatibile e di riqualificazione pianificata in relazione ai diversi profili di identità e di valori patrimoniali riconosciuti come caratterizzanti per le diverse parti del territorio…"[306].

A tale scopo sia la *Convenzione Europea* che la *Carta di Napoli* richiamano l'importanza di attivare politiche in grado di generare azioni progettuali finalizzate a salvaguardare, gestire e pianificare i paesaggi ordinari e di mettere in atto *strategie* di intervento al fine di prevenire le minacce e le pressioni a cui essi sono sottoposti. Nella *Carta di Napoli* si fa esplicito riferimento alla necessità di attivare progetti a lunga scadenza, capaci di seguire l'evoluzione e la trasformazione del paesaggio, e di carattere sistemico in grado di superare una visione puntuale a favore di una "strategia di gestione totale del territorio"[307].

[302] JULIEN GRACQ, op. cit., 2001, pag. 113.
[303] "…la Convenzione si applica a tutto il territorio delle Parti e riguarda gli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani […]. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati". *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze 2000, Art. 2.
[304] Cfr. *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze 2000, Art. 6 e Aiapp-Fedap, *Carta di Napoli. Il parere degli specialisti sulla riforma degli ordinamenti di tutela del paesaggio in Italia*, Raccomandazioni per la redazione di una carta del paesaggio avanzate al Convegno nazionale "La trasformazione sostenibile del paesaggio", Napoli 8 Ottobre 1999.
[305] *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio,* Dlsg. n.42 del 22 gennaio 2004, Art. 143, lett. b.
[306] ALBERTO CLEMENTI, *Introduzione. Revisione di paesaggio*, in ALBERTO CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio. Convenzione Europea e innovazioni di metodo*, Meltemi, Roma 2002, pag. 34.
[307] Aiapp-Fedap, *Carta di Napoli,* Napoli 1999, Art. 2. Più sopra si scrive: "Si sottolinea l'urgenza di mettere in campo strategie di intervento di lungo periodo e di carattere il più possibile integrato al fine di attuare le opportune politiche che consentono di esplicare la più efficace prevenzione nei confronti delle minacce e pressioni che incombono sul paesaggio…"

L'individuazione di strategie non è ovviamente di per sé sufficiente a garantire il controllo delle trasformazioni, poiché queste spesso avvengono per azioni e progetti puntuali di breve e medio periodo che hanno una ricaduta immediata sul paesaggio, ma consente di avere una visione superiore rispetto ai particolarismi e agli interessi settoriali, capace di ricomporli in un disegno complessivo di tutela.

Per le peculiarità delle aree periurbane - riassumibili in complessità, dinamicità e conflittualità - l'individuazione di strategie efficaci appare particolarmente importante al fine di conservare, ma anche di costruire i territori nei quali viviamo. La *Convenzione* definisce la "pianificazione dei paesaggi" come strumento volto alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi[308].

Il concetto della *creazione di nuovi paesaggi* è una svolta significativa che tradisce l'esistenza di un approccio diverso al progetto, non solo tecnico ma culturale, che non utilizza solamente lo strumento del vincolo per tutelare o lo strumento del piano per pianificare la conservazione. E' il dialogo sempre aperto tra conservazione e innovazione, in cui la trasformazione riveste un ruolo principale, che non si traduce in opposizione in quanto si è oramai giunti alla constatazione "…che non può esservi autentica conservazione di valori senza l'innovazione continua delle forme, delle funzioni o quanto meno del senso che viene loro attribuito, come non può esservi innovazione durevole e sostenibile se non sulla base di una gestione saggia e conservativa del patrimonio di risorse di cui si dispone…"[309].

Anche tra le indicazioni della *Carta di Napoli* si richiama questo concetto raccomandando "…di avviare forme di progettazione integrata entro i processi di trasformazione del territorio esistenti o previsti che tenga conto delle istanze ambientali e paesaggistiche…" e finalizzata a vari obiettivi quali il mantenimento di un giusto grado di eterogeneità; l'equilibrata distribuzione degli elementi di naturalità; la realizzazione di nuovi elementi di qualità naturalistica diffusa, come le reti ecologiche; la valorizzazione del paesaggio agrario quale sistema di importanza ambientale e non solo agronomica; la progettazione di un sistema interconnesso di parchi e giardini[310].

Dopo un periodo quindi in cui l'interesse è stato rivolto principalmente al progetto di *elementi* isolati nel paesaggio quali parchi urbani e naturali, ecco che progettare i paesaggi degradati e problematici di margine urbano, entra a pieno titolo tra le principali attività di pianificazione paesistica, integrata ma non assorbita da quella urbanistica poiché inerente tematiche trasversali rispetto a questa[311].

La *Carta di Napoli* suggerisce inoltre che gli Enti pubblici siano abilitati alla redazione di piani del paesaggio per le aree metropolitane, volti alla formazione di un sistema di spazi aperti con funzioni di compensazione, di mitigazione degli impatti prodotti dall'inquinamento atmosferico, acustico e microclimatico e di salvaguardia dei caratteri storico, culturali e naturalistici.

[308] *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze 2000, Art. 1, lett. f.

[309] ROBERTO GAMBINO, *Il paesaggio tra conservazione e innovazione,* in ANTONIO DE ROSSI, GIOVANNI DURBIANO, FRANCESCA GOVERNA, LUCA REINERIO, MATTEO ROBIGLIO, *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Utet, Torino 1999, pag. 26. Cfr. inoltre ROBERTO GAMBINO, *Conservare innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, Utet, Torino 1997.

[310] *Carta di Napoli,* Napoli 1999, Art. 10. La *Carta* contiene inoltre raccomandazioni in merito al recupero delle aree degradate (Art. 11), alla pianificazione delle aree agricole (Art. 19) e delle aree metropolitane (Art.20).

[311] La ricerca di modalità di intervento nei paesaggi periurbani ha portato alla costituzione nel 1997 della Federazione Europea degli Spazi Naturali e Rurali Metropolitani e Periurban (Fedenatur), una associazione che riunisce vari organismi che gestiscono parchi periurbani, come il Parco Agricolo Sud Milano, il Parc de Collserola di Barcellona, il Parc des Iles de Miribel Jonage a Lione.

Il progetto dei *paesaggi di limite*

alcuni interrogativi

COME *REALIZZARE ?*

CONFINE FIGURALE

In quanto *confine figurale*, il *paesaggio di limite* richiede di dare *unitarietà* alla complessità della realtà periurbana attraverso un *disegno fortemente visibile* in grado di costituire un elemento ordinatore dell'articolazione complessa dei luoghi, rispettandola. Per questo il progetto deve fondarsi su *scelte forti* dell'Amministrazione nel creare *presidi* sul territorio, aree di importanza strategica che costituiscono la struttura portante, invariabile, del sistema a cui è assicurata la proprietà pubblica; si risponde così ai temi cruciali per la costruzione di un sistema degli spazi aperti in territori periurbani caratterizzati da una elevata parcellizzazione e da una ridotta proprietà pubblica dove si rendono necessarie azioni di limitazione degli espropri e l'attivazione di modalità di gestione mista pubblico-privata.

COME *PROTEGGERE/GESTIRE?*

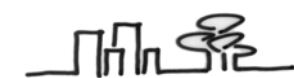
LUOGO DINAMICO

Il progetto dei *paesaggi di limite* è fondato sulla capacità di guidare le trasformazioni che avvengono nei territori periurbani, distinti non tanto per una elevata qualità paesistica, ma per un alto valore di posizione e caratterizzati dalla velocità e dall'intensità dei cambiamenti. In quanto *luogo dinamico* il *paesaggio di limite* deve trovare forme di protezione idonee a tutelare i *valori ordinari* dei territori periurbani e individuare modalità di gestione capaci di assecondare la dinamicità, ponendosi come obiettivo la *conservazione attiva* dei caratteri paesistici. Il progetto prefigura necessariamente una strategia a lungo termine, definendo una *vision*. Generalmente si ricorre a forme di protezione speciali che implicano la creazione di apposite strutture di gestione.

COME *GARANTIRE EQUILIBRIO?*

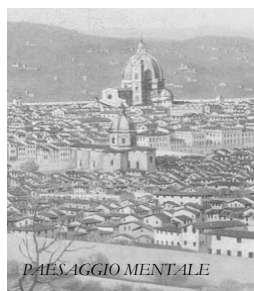
SPAZIO DI MEDIAZIONE
Dall'osservazione del *paesaggio di limite* quale *spazio di mediazione* sotto molteplici punti di vista (ambientale, ecologico, politico, sociale, funzionale, percettivo), deriva la necessità di fondare il progetto sulla capacità di assecondare questa *molteplicità* di usi del suolo, di ruoli e finalità, garantendo l'equilibrio tra le diversità presenti, assicurando la *multifunzionalità*. Il *paesaggio di limite* è un luogo di riflessione, che deve essere in grado di diventare *pausa strutturante* nel tessuto più o meno diffuso della città contemporanea.

COME *PRESIDIARE/VALORIZZARE?*

AMBITO DEL CONFLITTO/ MALINTESO DELLA PACIFICAZIONE
Il progetto dei *paesaggi di limite* si fonda sulla capacità di riequilibrare i conflitti e le tensioni che derivano dall'intervenire in situazioni di interscambio, di trasformazione. Quale *ambito del conflitto e del malinteso*, il *paesaggio di limite* è il luogo dove è possibile accordare i toni e trovare una *pacificazione*, esaltando le differenze e le peculiarità. Progettualmente ciò si traduce in un rapporto equilibrato tra conservazione e innovazione: tra la *tutela* del paesaggio agrario, mantenendo gli usi esistenti attraverso sistemi di incentivi e l'introduzione di nuove finalità *creando nuovi paesaggi* a presidio dei nuclei di naturalità o del sistema semantico storico e *valorizzando* gli usi ricreativi.

PAESAGGIO MENTALE

…..*COME* *PROGETTARE?*

Progettare *paesaggi di limite*

con l'obiettivo di
costruire un confine figurale,
assecondare la dinamicità,
garantire la capacità di mediazione,
riequilibrare i conflitti,
creare un paesaggio mentale

Sei interrogativi per il progetto dei paesaggi di limite

I paesaggi periurbani, rurali e semi-naturali, sono caratterizzati da un alto grado di pressione antropica ma, data la loro localizzazione, possiedono una evidente valenza strategica configurandosi come territorio da proteggere non tanto (o non solo) per una palese qualità, quanto per il valore della propria posizione. E' quindi importante che si sviluppi la consapevolezza del loro ruolo di compensazione e salvaguardia ambientale, indispensabile per il riequilibrio ecosistemico generale, sia del loro potenziale educativo e ricreativo. Vi è, però, un pericolo nel considerare le aree limitrofe a quelle urbane quale serbatoio di spazi liberi per compensare ed equilibrare le risorse presenti nella città, nella misura in cui ciò può negare il rilievo autonomo di questi territori.

Ci si domanda dunque attraverso quali modelli progettuali teorici e modalità tecniche, il progetto paesistico può contribuire al controllo delle alterazioni che connotano le condizioni di margine e di frangia urbane, relativamente alla carenza di idonei disegni trasversali rispetto ai principali fattori di conflitto e di marginalizzazione (insediativi, infrastrutturali viari e idraulici, agrari). Per Roberto Gambino la ricerca di strategie non ricadenti nelle logiche urbano-centriche di valorizzazione dei paesaggi periurbani trova un riferimento importante nel riconoscere la struttura reticolare del territorio, da cui discende che "mettere in rete" le risorse diventa obiettivo prioritario.

Connettere significa *strutturare* il paesaggio, dargli cioè una struttura come è sempre avvenuto nella città "centrale" con le strade, le piazze, le mura. La strategia di valorizzazione può avvenire attraverso l'applicazione progettata di modelli progettuali diversi - la cintura verde, i cunei verdi o le *greenway* – configurando sistemi equilibrati di risorse e consentendo di integrare in una visione complessiva coordinata una serie di *episodi*, ciascuno con le proprie regole e la propria storia, che si configurano contemporaneamente come *elementi regolatori* della molteplicità delle preesistenze ed *elementi innovatori* nella struttura del paesaggio.

Il progetto del *paesaggio di limite* può essere sviluppato attraverso la ricerca di risposte a sei interrogativi primari che evidenziano alcuni temi cruciali per la definizione di modalità tecniche di intervento nei paesaggi periurbani.

1. Come realizzare?

Il tema della proprietà costituisce una questione importante da affrontare per la costruzione di un sistema di spazi verdi a scala metropolitana. In Italia non si è verificata una politica di acquisizione dei terreni da parte di Enti pubblici, né comunali, come è accaduto ad esempio a Francoforte con il bosco urbano, né statali, come era stato inizialmente impostato in Inghilterra per le *green belt*. Addirittura in molte realtà italiane, come quella fiorentina, si è verificata una riduzione della proprietà pubblica se si pensa alla privatizzazione *spontanea* del sistema delle vie vicinali che, sebbene di proprietà privata, hanno un uso pubblico, spesso negato da cancelli e sbarre, o alla appropriazione delle aree lungo i corsi d'acqua di proprietà demaniale, delle quali purtroppo per lungo tempo è stato consentito anche l'acquisto. Di fatto le città si vedono private delle potenzialità dei principali sistemi lineari di connessione. Talvolta, invece, la presenza di grandi proprietà pubbliche, si pensi ad esempio alle aree del demanio militare dismesse, ha avuto pesanti ricadute in termini qualitativi sulla città, vanificando l'opportunità del riuso di spazi importanti.

La frammentazione fondiaria dei territori periurbani tipica della realtà italiana è un'altro tema cruciale per l'intervento in tali contesti poiché, da un lato, contribuisce alla crisi dell'agricoltura, le cui aree non sono più produttive secondo i nuovi modelli di produzione e la cui salvaguardia è indispensabile per mantenere inedificati i territori; dall'altro rende più complessa la costruzione di un sistema del verde di cintura urbana la cui utilizzazione – non la proprietà – occorre sia pubblica. Tale realizzazione deve infatti necessariamente basarsi su accordi e convenzioni tra pubblico e privati, in modo da garantire il mantenimento delle attività agricole riconvertendole verso modalità compatibili con il parziale uso pubblico, rese più difficili dal moltiplicarsi delle necessità di intesa con un elevato numero di proprietari[312]. Tra le soluzioni proposte, quella del Comune di Napoli prevede la ricomposizione fondiaria attraverso la costituzione di una Banca dei Terreni volontaria per gli appezzamenti inferiori alla "minima unità coltivabile", che vengono assegnati dal Comune o dall'eventuale Ente gestore in affitto ai coltivatori che ne fanno richiesta.

In un regime di proprietà caratterizzato quindi da parcellizzazione, rendita di posizione e presenza maggioritaria di proprietà private, il progetto paesistico non può che essere impostato in termini di coordinamento e concertazione delle azioni pubbliche e private, anche attraverso politiche equilibrate tra innovazione (nuove modalità di gestione) e conservazione (tutela della memoria agraria), al fine di evitare pesanti oneri finanziari determinati prima dagli indennizzi per gli espropri dei terreni e poi per la manutenzione e la conservazione del verde pubblico. Il progetto deve inoltre necessariamente fondarsi su scelte *forti* dell'Amministrazione proponente, capaci di garantirne la *visibilità*: l'*unitarietà* del disegno riesce a integrare e coordinare i particolarismi degli usi del suolo, delle funzioni, dei luoghi.

Figure 101 e 102. Il Parco Nord Milano di cintura metropolitana è stato costruito gradualmente nel tempo attraverso specifici interventi previsti in un quadro generale di assetto del paesaggio a grande scala: veduta dell'area prima e dopo l'impianto di forestazione.
Fonte: FRANCESCO BORELLA, MARCO ENGEL, (a cura di), *Parco Nord Milano notizie 1998*, Consorzio Parco Nord Milano - "Acer", Milano 1998, pag. 3.

[312] Anche se il R.D. n. 215/1933 prevede la ricomposizione delle proprietà frammentate, l'Italia è uno dei pochi paesi che non ha una legge sul riordino fondiario.

Figure 103 e 104. Il "parco regionale delle colline di Napoli" è ritenuto dall'Amministrazione comunale la forma più idonea di protezione e riqualificazione del paesaggio periurbano partenopeo. Le numerose aree naturali protette regionali che circondano la capitale sono affidate a RomaNatura, una struttura appositamente creata per risolvere i conflitti di competenza nella gestione delle aree: la riserva della Marcigliana.
Fonte: http://www.comune.napoli.it e http://www.romanatura.roma.it

Inserire infatti i territori periurbani in una logica di rete richiede di ridurre al minimo le acquisizioni limitandole alle aree strategiche per il funzionamento del sistema stesso cioè, sostanzialmente, agli spazi destinati ai fini ricreativi e di integrazione infrastrutturale, creando così dei presidi nel territorio; per le aree agricole, che rappresentano la quota maggioritaria, la proprietà rimane privata pur consentendo la fruizione pubblica[313]. Le recenti esperienze di cinture verdi tedesche e italiane mostrano tendere verso tale direzione.

A Francoforte è stata perseguita una politica di limitazione dell'acquisizione pubblica ai soli parchi della cintura verde e la messa in atto di incentivi e convenzioni con i privati proprietari delle aree agricole e forestali adottando un meccanismo attraverso il quale il Comune prima acquista le aree che poi affitta agli ex-proprietari per gestire attività compatibili con la strategia generale.

Anche in Italia, a Ravenna, il programma finanziario della cintura verde prevede sia l'investimento diretto delle risorse pubbliche per acquisire con espropri una minima percentuale di aree ritenute strategiche per dare avvio al processo, sia l'utilizzo di meccanismi di trasferimento dei diritti edificatori in porzioni della città (la darsena) in cui sono in corso progetti di ristrutturazione. L'uso di tali metodi ai fini di assicurare l'equità nei rapporti tra pubblico e privato è ricorrente in molti progetti, sebbene siano spesso sollevate perplessità sull'efficacia dello strumento, che comunque resta vincolato alla presenza di aree urbane in espansione o in ristrutturazione verso le quali indirizzare la domanda costruttiva.

Decisiva, infine, è la modalità di attuazione per progetti così complessi. Le strategie attuate in Germania, sia a Francoforte che nella Ruhr, mettono in evidenza l'importanza che si inneschi un progetto-processo. "Progetti come l'Emscher Landschaftpark non sono più concepibili come un susseguirsi tradizionale di attività di pianificazione e attuazione, piuttosto essi rientrano in un processo unitario nel quale il progetto e la sua attuazione vengono concepiti e sviluppati in parallelo"[314]. E' la strategia del *work in progress* che ha reso possibile anche la realizzazione del Parco Nord a Milano.

2. Come proteggere?

Il tema di quale forma giuridica adottare per proteggere e gestire le alterazioni dei territori periurbani, è sicuramente cruciale visto che siamo in presenza di un paesaggio *ordinario*, dinamico, il cui valore risiede soprattutto nella collocazione ai margini delle aree urbanizzate. La difficoltà di trovare forme di protezione idonee alle caratteristiche peculiari di tali paesaggi è evidente, soprattutto se si ricercano modalità non distinte dagli ordinari strumenti di pianificazione attraverso i quali sono governate le trasformazioni.

[313] Alcune Regioni come il Piemonte, sebbene soprattutto al fine di rendere disponibile per il calcolo degli standard anche le aree agricole, hanno introdotto il "vincolo di assoggettamento all'uso pubblico".
[314] KLAUS SELLE, *Spazi aperti: nuove forme d'azione*, in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pagg. 117-118.

Figure 105 e 106. La grande riserva di naturalità del bosco di Francoforte emerge su uno *sfondo* agricolo caratterizzando il paesaggio periurbano della città tedesca. Il paesaggio dei coltivi che circonda la città di Ravenna è fortemente semplificato nell'equipaggiamento vegetazionale.
Fonti: TOM KOENIGS, op. cit., 1991, pag. 27 e fotografia di Antonella Valentini, 2004.

In Inghilterra la cintura verde si configura come strumento di pianificazione da utilizzare laddove quelli tradizionali non sono sufficienti a gestire la crescita urbana, configurandosi di fatto come una modalità di protezione *ulteriore*, in forma di vincolo [*green belt land*], alla quale tutti gli strumenti urbanistici debbono adeguarsi. A Francoforte al territorio della cintura verde è attribuito lo *status* di paesaggio protetto [*Landschaftsschutzgebiet*], categoria introdotta per salvaguardare proprio i luoghi antropizzati, agricoli o anche solo di interesse turistico e ricreativo e riconosciuta all'interno dello strumento urbanistico comunale.

In Italia, se i piani urbanistici a livello comunale possono sostenere politiche di protezione dei paesaggi periurbani, di fatto si tende a cercare forme che configurano un regime speciale. Nel piano regolatore di Napoli, ad esempio, le aree del sistema collinare e quelle della pianura orientale sono salvaguardate attraverso la destinazione a parco di interesse regionale. Si ricerca cioè un *supplemento di garanzia*, rispetto a quanto attuabile attraverso la semplice destinazione di P.R.G. a verde, ritenendo la formula del parco regionale la più adatta a coniugare la realizzazione di un'attrezzatura urbana con finalità di tutela del paesaggio, delle sue risorse, della sua identità culturale.

Il parco regionale è infatti tra le categorie di aree protette previste dalla legislazione italiana[315] quella che meglio si adatta alle caratteristiche del paesaggio periurbano poiché associa e integra aree di tutela con altre zone dove prevale l'aspetto ricreativo, i cui terreni possono essere sia di proprietà pubblica che privata. Dagli orientamenti comunitari si riscontra che la tutela giuridica delle cinture verdi è paragonata a quella dei parchi naturali regionali[316].

3. Come gestire?

Strettamente connesso al precedente è il tema di quale forma di gestione utilizzare: adottando la linea prima esposta, cioè optando per un tipo di protezione simile a un'area protetta, consegue la necessità di individuare un ente responsabile. Ciò solleva il problema di ordine politico e culturale della gestione separata di territori che sono in realtà parte integrante del sistema paesistico della città.

La vicenda del Comune di Roma è esemplare in questo senso. L'istituzione nel 1997 di alcune aree naturali protette in ambiti che erano stati individuati dal Comune come aree agricole di particolare pregio ambientale, apre un conflitto di competenza tra l'Ente comunale, che di fatto si vede escluso da ogni decisione in merito a questi territori di margine urbano e quello regionale a cui compete la creazione di un organismo di gestione.

Da questa tensione è maturata la decisione di costituire una struttura apposita, RomaNatura, che pur mantenendo le caratteristiche giuridiche di una istituzione regionale è rappresentata anche dall'Amministrazione locale. Si forma così un organismo ulteriore che ha

[315] L. 394/91, *Legge quadro sulle aree protette*.
[316] Cfr. MARIO DI FIDIO, op. cit., 1990, pag. 419.

competenza territoriale introducendo caratteri di rigidità nel complesso sistema di divisione dei poteri istituzionali, senza sanare i conflitti esistenti che si spostano sul piano decisionale, in sede di elezione dei rappresentanti degli organismi direttivi e in sede di approvazione dei singoli piani di assetto, dove si può verificare la possibilità che vengano approvate trasformazioni sulla base di decisioni assunte da enti diversi dal Comune e dove è necessario verificare la congruenza con il piano regolatore comunale.

La presenza di un Ente apposito di gestione è, per contro, una garanzia di effettiva implementazione trattandosi in genere di progetti complessi e di notevole estensione territoriale. Il GrünGürtel Gmbh di Francoforte, l'IBA nella Ruhr, l'Agence des espace vertes a Parigi, rappresentano strutture di intermediazione fra le istituzioni pubbliche e le varie forze politiche e sociali coinvolte. Nella città di Francoforte, si è visto, la creazione di una società indipendente di coordinamento, progettazione e gestione della cintura verde ha rappresentato uno dei fattori che hanno determinato il successo dell'operazione, anche perché dotata di grande autonomia finanziaria oltre che tecnica e operativa.

4. Come garantire equilibrio?

I paesaggi periurbani sono generalmente caratterizzati da una diversità di destinazioni d'uso che spesso formano uno scenario caotico - per i forti contrasti, la disarmonia delle diverse entità che lo compongono – ma allo stesso tempo monotono – per la mancanza di relazioni tra le parti, per l'assenza di qualità urbana, per la semplificazione semiologica.

La conservazione della multifunzionalità è però fondamentale nell'ottica della creazione di un sistema del verde metropolitano, costituendo essa stessa elemento di garanzia per la sopravvivenza delle aree libere periurbane. Dalla necessità di definire una nuova identità e stabilire un rapporto equilibrato tra i diversi usi di suolo in aree in cui, per la loro stessa configurazione territoriale, esiste un minimo di difesa naturale e un massimo di utilizzazione ricreativa, consegue che il progetto deve perseguire obiettivi molteplici.

Se le tre principali attività che generalmente caratterizzano i territori periurbani - selvicoltura, agricoltura e ricreazione - possono non essere sempre conciliabili, è necessario individuare modalità di uso che rendano fattibile la convivenza. In questo senso deve leggersi la creazione di boschi urbani che, pur mantenendo la propria destinazione produttiva, possono diventare luoghi dove si svolgono attività legate allo sport e al tempo libero.

Se selvicoltura e ricreazione sono in larga massima conciliabili con idonee misure di controllo e limitazione di carico (i boschi possono subire danni per incendi, eccesso di calpestio, abbandono di rifiuti, inquinamento atmosferico), agricoltura e ricreazione sono invece più difficilmente compatibili. Risulta quindi opportuno limitare la ricreazione attraverso una rete di sentieri che non interferisca con l'attività produttiva, considerato anche la fragilità visuale di queste aree dove spesso la coltivazione agricola non si *identifica* con la cura del paesaggio.

Figure 107 e 108. Gli orti urbani rappresentano una delle categorie di spazi aperti previsti dalla cintura verde di Francoforte. Nel progetto della cintura verde di Ravenna gli orti urbani sono intesi quale risorsa aggiuntiva al verde pubblico e strumento di partecipazione alla manutenzione di tale sistema.
Fonti: fotografie di Gabriele Paolinelli, 1998 e Antonella Valentini, 2004.

Figure 109 e 110. Il sistema di corridoi verdi regionali intorno alla città di Monaco fornisce alla popolazione luoghi per la ricreazione e il tempo libero, oltre garantire la rigenerazione climatica: la valle del fiume Isar e il paesaggio del lago Feldmoching.
Fonte: HERMANN GRUB, PETRA LEJEUNE, op. cit., 1997, pagg. 12, 16.

Ai fini di riequilibrare le diverse attività che si svolgono nelle aree periurbane appare particolarmente interessante la posizione assunta da Mario di Fidio che propone l'individuazione di zone ecologiche prioritarie. "La teoria dell'utilizzazione differenziata del territorio per l'equilibrio ecologico, in sede pianificatoria, si è tradotta nella definizione delle cosiddette *zone ecologiche prioritarie*, con funzioni complementari per la compensazione dei carichi ambientali e per la difesa della natura, tra loro collegate a rete, sia a grande che a piccola scala. Le *zone prioritarie per la compensazione dei carichi ambientali* sviluppano potenziali naturali (climatico, idrico, ricreativo) in rapporto funzionale diretto con le zone urbano-industriali e agricole intensive, al cui servizio sono strettamente subordinate, collocandosi sia all'interno che ai margini delle stesse, in una scala dimensionale medio-piccola (intra-aziendale e intracomunale), con l'eccezione della funzione ricreativa, che richiede anche una scala maggiore. Invece le *zone prioritarie per la difesa della natura* comprendono gli ecosistemi di maggior pregio (zone di riserva), che sviluppano potenziali naturali floro-faunistici in rapporto solo indiretto con le aree sovraccariche e devono anzi essere difesi dagli influssi nocivi provenienti dalle stesse, mediante adeguata schermatura (zone cuscinetto), con una scala dimensionale di entrambe le zone da media a grande (escluso il tessuto connettivo). Tra i due sistemi di zone prioritarie ci sono punti di contatto; per esempio gli spazi di compensazione passiva (potenziale ricreativo) possono sovrapporsi alle zone cuscinetto; inoltre queste ultime possono svolgere anche funzioni di compensazione attiva, costituendo potenziale climatico di rigenerazione e potenziale idrico direttamente disponibili per le aree urbane"[317].

Il tema di come garantire equilibrio e perseguire come obiettivo la multifunzionalità, assecondando la vocazione dei paesaggi di margine urbano, è strettamente connesso agli argomenti trattati nei due seguenti punti, in quanto il mantenimento dell'agricoltura associato all'incentivazione delle attività ricreative rappresentano obiettivi progettuali prioritari.

5. Come presidiare?

Il paesaggio periurbano italiano è costituito principalmente da aree agricole con un alto grado di fragilità, in cui la produttività è ridotta progressivamente dalla crescita urbana, da una quota minoritaria di aree forestali e da una percentuale consistente di paesaggi delle infrastrutture lineari, dei macro-lotti a destinazione commerciale, delle lottizzazioni residenziali e dei terreni incolti. Nelle aree libere a margine della città la tensione immobiliare risulta particolarmente forte determinando anche processi di degradazione come il moltiplicarsi di depositi più o meno autorizzati di materiale, spesso in attesa di diventare edificabili. Questi fenomeni mettono in evidenza l'importanza di salvaguardare un aspetto del paesaggio di margine urbano che costituisce anche il suo principale valore: l'*openess,* carattere

[317] MARIO DI FIDIO, *Oltre le reti ecologiche*, "Quaderni della Ri-Vista", Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica, 1, 2004, pag. 21.

distintivo delle cinture verdi inglesi. Se da un lato è indispensabile mantenere l'agricoltura periurbana, che soffre una crisi più acuta di quella che attualmente sta investendo le attività agricole in generale, dovuta alla marginalità della propria posizione, alla frammentazione della proprietà fondiaria, all'inquinamento e ai costi elevati di approvvigionamento idrico, dall'altro è necessario mettere in atto strategie per attivare forme di presidio nel paesaggio rurale-naturale ai margini delle città.

Si tratta cioè di *salvaguardare* il paesaggio rurale per la sua valenza produttiva e quale memoria storica, ma anche di trovare spazi, recuperando aree marginali e incolte per *progettare* nuovi paesaggi attribuendo loro ruolo di *presidio*.

In merito alla protezione, Pompeo Fabbri parla di "perdita di figurabilità del paesaggio agrario" osservando la scomparsa a partire dagli anni Sessanta della netta contrapposizione tra lo spazio urbano e quello rurale-naturale[318]. Questa è resa più evidente dalla riduzione e cancellazione dei valori culturali e ecologici che si erano sedimentati nel corso del tempo a causa delle trasformazioni dell'organizzazione agraria di tipo tradizionale e delle pressioni antropiche che hanno prodotto una continua erosione delle aree destinate all'agricoltura, in particolare in situazioni di *margine*, sottostimandone le potenzialità. L'agricoltura, se attuata con metodi sostenibili che eventualmente possono includere anche forme intensive in uno scenario paesistico equilibrato, equipaggiato e differenziato, è invece garanzia di tutela attiva del territorio che si oppone al degrado a cui inevitabilmente le aree periferiche sembrano destinate. Il sostegno all'attività agricola periurbana sta suscitando un sempre maggiore consenso, supportato anche a livello comunitario, sebbene spesso questi indirizzi non trovino efficace applicazione o non siano adeguatamente incentivati dalle politiche locali. La tutela e la valorizzazione del paesaggio agrario periurbano, riconoscendone il valore di risorsa, è infatti possibile solo se accanto alla funzione produttiva si riconoscono finalità ambientali, paesaggistiche, sociali, culturali, ricreazionali che non hanno un riscontro economico immediato ma sono riconoscibili come benefici di interesse collettivo. In questo senso sono nate molte esperienze come il "Museo vivente del mandorlo" e il "Giardino degli aranci della Kolymbetra" nella Valle dei Templi di Agrigento, oppure il "Museo dell'Agricoltura della Conca d'Oro" e il "Museo del Germoplasma" a Palermo.

Negli ultimi anni sono andati inoltre intensificandosi all'interno di piani regolatori, progetti di valorizzazione di parchi agricoli-urbani nel tentativo di salvaguardare le ultime aree libere esistenti. Tra le esperienze quella del parco di Ciaculli Croce Verde Giardini nella Conca d'Oro di Palermo, può essere considerata esemplare per il tentativo mettere a punto un modello di gestione delle attività agricole nelle aree periurbane, affiancando alla funzione produttiva (agrumicoltura) funzioni ambientali, di riqualificazione socio-economica e ricreative. Purtroppo la vicenda per il riscatto di questo paesaggio rurale storico è diventata una delle tante storie dell'*Italia maltrattata* raccontata da Francesco Erbani[319]. Con il progetto del parco finanziato nell'ambito del Programma Life[320] sono stati ottenuti, però, importanti risultati, sebbene non abbia funzionato da progetto pilota per il recupero dell'intera area. La riforestazione e rinaturalizzazione ha interessato un territorio incolto di circa quindici ettari attraverso il quale, lungo la fascia pedemontana terrazzata, è realizzato un percorso di cinque chilometri con la ricostruzione dei muretti a secco e la sistemazione delle scarpate, mentre circa cinque ettari sono stati interessati dal recupero dei mandarineti abbandonati.

Il caso di Palermo, come quello del parco agricolo di Ferrara, possono essere citati quali esempi, forse eccezionali, di modalità di intervento concretamente applicate ai paesaggi rurali di margine urbano dove la tutela non può prescindere dal sostegno all'agricoltura. Se si accompagnano all'attività agricola, sostenuta da politiche pubbliche ma non a conduzione pubblica, forme appropriate di utilizzazione ricreativa, è possibile mantenere ampie superfici inedificate e quindi realizzare e gestire un sistema verde di cintura; il territorio mantiene il

[318] Cfr. POMPEO FABBRI, *Natura e cultura del paesaggio agrario. Indirizzi per la tutela e la progettazione*, CittàStudiEdizioni, Milano 1997.
[319] Cfr. FRANCESCO ERBANI, *L'Italia maltrattata*, Laterza, Roma 2003.
[320] Il Progetto Life 1994, iniziato nel 1996 e conclusosi due anni dopo, cofinanziato dall'Unione Europea e dal Comune, ha ottenuto il primo premio del concorso "Le città sostenibili 1999" indetto dal Ministero dell'Ambiente (categoria oltre deucentocinquantamila abitanti).

tradizionale uso del suolo, conservando le strutture sociali e culturali esistenti, la diversità paesistica e biologica, creando senza ricorrere all'esproprio opportunità di fruizione pubblica.

Per quanto concerne il secondo obiettivo, quello di *creare* nuovi paesaggi, la realizzazione di presidi sul territorio, cioè aree in cui sono attivati processi e trasformazioni *evidenti* consente in realtà proprio il soddisfacimento del primo obiettivo, cioè la tutela del paesaggio agrario. Se infatti vengono individuate aree strategiche da acquisire alla proprietà pubblica (questo tema si ricollega così al primo degli interrogativi, quello di come realizzare) scelte tra quei terreni in "attesa di edificazione" in modo tale da mettere in atto meccanismi di *presidio* proprio nelle aree in cui le aspettative immobiliari sono maggiori, questo consente di mantenere e incentivare le attività agricole nei territori dove la pressione fondiaria è minore.

Sebbene un ulteriore consumo di suolo sia ormai messo al bando in molte legislazioni regionali, le particolari condizioni italiane dove la rendita fondiaria risulta essere la principale fonte di guadagno, rendono particolarmente urgenti e indispensabili interventi *forti*, di grande visibilità, che permettono di dare un preciso segno della volontà della Amministrazione pubblica. La strategia ad esempio del *GrünGürtel* di Francoforte è basata proprio sulla scelta di attribuire ruolo *strutturale* al sistema dei parchi pubblici, mentre la restante e più estesa parte dei territori della cintura verde resta di proprietà privata, dove sistemi di incentivi e modalità di convenzioni consentono il mantenimento degli usi agricoli e forestali.

6. Come valorizzare?

Nonostante le aggressioni a cui sono sottoposti dall'urbanizzazione, ma anche in virtù della storica *appropriazione* da parte dell'abitante di città, i paesaggi periurbani rappresentano luoghi potenzialmente utilizzabili a fini ricreativi. In particolare si sta sempre più affermando la necessità di disporre di aree destinate alla ricreazione in ambienti naturali ma in condizioni di facile accessibilità, come dimostrano gli studi della fine degli anni Ottanta che hanno portato alla creazione della rete americana di *greenways*.

La necessità di definire nuovi ruoli alle aree periurbane deriva anche dalla revisione in atto delle politiche comunitarie in materia agricola che sono rivolte ad incentivare una riduzione della produzione considerata in eccesso orientandola verso standard qualitativi piuttosto che quantitativi. La riduzione dell'agricoltura ai margini delle aree urbanizzate consente di *liberare* aree alle quali deve essere attribuita una nuova valenza che risponda alle esigenze della società contemporanea senza però ridurre gli spazi periurbani a meri contenitori *da colmare* con usi urbani.

Se il mantenimento dell'agricoltura è un obiettivo prioritario, la valorizzazione socio-economica del paesaggio rurale si può esplicare attraverso forme di utilizzazione ricreativa, consentendo l'attivazione di processi di integrazione economica delle aziende agricole come fornitrici di servizi. Poiché la spinta a tale uso dei territori di margine urbano è particolarmente forte, dovrebbero essere prese in considerazioni modalità di valorizzazione come l'agriturismo, valutando però attentamente le ricadute paesistiche di molti meccanismi finanziari utilizzati per tali trasformazioni.

La fragilità dei paesaggi periurbani dovuta alla particolare condizione di *paesaggi in attesa* - non solo legati alle grandi dismissioni ma anche alla trasformazione insediativa del tessuto agrario - mette in evidenza le problematicità della fruizione del verde a scala metropolitana determinata anche da un possibile impatto turistico squilibrato. Il progetto finalizzato alla valorizzazione degli usi ricreativi non può prescindere dalla consapevolezza del valore di *risorsa* del paesaggio periurbano e dall'attivazione di una promozione coordinata delle ricchezze presenti, attraverso azioni di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e delle Amministrazioni locali per la crescita della cultura e della conoscenza del patrimonio.

In questo l'esperienza torinese di *Corona Verde* è particolarmente significativa rappresentando un tentativo di integrazione tra obiettivi di salvaguardia e di valorizzazione economica che, mettendo a sistema contemporaneamente elementi eccellenti ed elementi ordinari, mira a salvaguardare e ricostruire la rete di risorse paesaggistiche dell'area metropolitana, proponendo un'articolazione differenziata di tutela e conservazione.

Cinture verdi: casi studio

alcune risposte

COME REALIZZARE ?

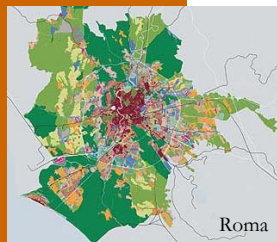
Francoforte

Francoforte: riduzione degli espropri, limitazione dell'acquisizione pubblica alle aree strategiche (parchi), meccanismo di incentivi e scambi con proprietari privati, attuazione come *work in progress*
Ravenna: riduzione degli espropri, meccanismo di trasferimento dei diritti edificatori per acquisire alla proprietà pubblica le aree
Napoli: Banca dei Terreni per la ricomposizione fondiaria come soluzione alla parcellizzazione

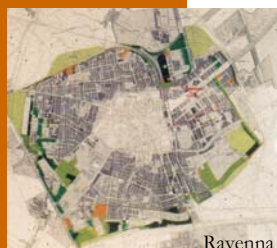
COME PROTEGGERE?

Londra

Londra: *green belt land* come vincolo di inedificabilità
Francoforte: *landschaftsschutzgebiet* come paesaggio protetto
Roma: aree naturali protette regionali
Milano: parchi regionali di cintura metropolitana
Napoli: parco regionale delle colline

COME GESTIRE ?

Roma

Londra: Greater London Authority, responsabile della gestione dei territori di cintura
Francoforte: GrünGürtel Gmbh, società autonoma di progettazione, coordinamento e gestione della cintura verde
Roma: RomaNatura, ente di gestione delle aree naturali protette
Milano: Consorzio dei Comuni del Parco Nord con una propria struttura tecnica per la progettazione, attuazione e gestione
Napoli: Ente Parco di gestione del parco metropolitano delle colline
Torino: Comitato di Corona Verde, di coordinamento delle iniziative

COME GARANTIRE EQUILIBRIO ?

Ravenna

Francoforte: mantenimento dell'agricoltura periurbana, riconvertita in forme ecologiche e delle aree forestali produttive utilizzate per attività ricreative
Ravenna: realizzazione di aree verde pubblico attrezzato, forestazione per la creazione di aree filtro e compensazione
Milano: politiche di forestazione urbana

COME PRESIDIARE ?

Milano

Francoforte: attivazione di incentivi all'agricoltura
Ravenna: previsione di aree a verde agricolo con funzione paesaggistica
Milano: mantenimento delle attività produttive attraverso il vincolo del Parco Agricolo Sud
Napoli: incentivazione delle attività agricole esistenti

COME VALORIZZARE ?

Torino

Londra: attività ricreative come possibili usi dei territori della cintura verde e non obiettivi per la creazione della stessa
Francoforte: attività ricreative come obiettivi del *GrünGürtel*
Ravenna: realizzazione di un sistema di aree verdi pubbliche attrezzate come finalità principale della cintura verde
Torino: valorizzazione del paesaggio culturale come obiettivo progettuale prioritario di *Corona Verde*

2.4 PRIME CONSIDERAZIONI IN MERITO AI MODELLI PROGETTUALI PER I *PAESAGGI DI LIMITE*

"20 maggio 1983.
Svegli al mattino presto, fuori da Bologna in cerca di strade secondarie verso il Po. Qui c'è un complesso di palazzoni condominiali, tutti alti e lunghi uguali, con tapparelle dello stesso colore per mezzo chilometro. Noi non sappiamo più dove finiscono le città: quartieri e quartieri, sensi unici e semafori rallentare e accelerare secondo il traffico; dove finisce una città non è più un limite territoriale, ma un cambiamento nei movimenti di guida, in attesa d'essere consegnati alle nostre destinazioni"[321].

La scelta di tre esperienze rappresentative: Londra, Francoforte e Ravenna

Nel primo capitolo della ricerca si è ripercorso l'articolarsi nel tempo e nello spazio di approcci al disegno del paesaggio periurbano diversi, ma pervasi da un comune denominatore: il desiderio di fronte all'illimitatezza della città di porre un qualche limite *rassicurante*, di ridefinire "…la chiusura del cerchio: se non proprio con delle mura, almeno attraverso cinture di verde". Infatti, continua Emyrs Jones, "…frontiere di un qualche tipo esercitarono sempre una certa attrazione sugli urbanisti, già alla fine del secolo scorso. Si inaugurò allora una tendenza destinata a crescere nel corso del XX secolo, che ancora oggi appare come un'alternativa plausibile…"[322].

Il modello progettuale della cintura verde, che costituisce il tema principale di studio, è stato integrato ed arricchito da alcune esplorazioni (*contaminazioni* e *divagazioni*) che hanno coinvolto cunei verdi e *greenway*, esperienze tutte contrassegnate da una matrice comune legata ad una visione sistemica di intervento, oltre al fatto di operare in luoghi che costituiscono l'interfaccia tra paesaggi urbani e paesaggi rurali-seminaturali.

In questo secondo capitolo si è sviluppata la definizione e l'interpretazione della categoria progettuale del *paesaggio di limite* e sono affrontati alcuni temi cruciali progettuali nella forma di sei interrogativi, analizzati anche attraverso le risposte fornite dalle diverse esperienze indagate. Tra queste, alcune assumono una particolare rilevanza.

I casi di Londra, Francoforte e Ravenna nella loro estrema diversità, rivestono un'importanza che trascende il contesto culturale, sociale, legislativo che li ha visti nascere. Le esperienze progettuali tedesche e anglosassoni possono considerarsi un *modello* esportabile in ambito italiano, come si chiede Dietmar Vogel al convegno promosso dalla Fondazione Benetton Studi Ricerche di Treviso nel 1995? Quello che qui interessa, però, non è divulgare una sorta di soluzione predefinita o elaborare uno schema astratto, ma costruire una ipotesi di declinazione del *paesaggio di limite* come categoria progettuale - attraverso la re-interpretazione dei modelli delle cinture verdi, cunei verdi e *greenway* - per intervenire nei paesaggi periurbani, in linea con la necessità di *sperimentazione* espressa da Roberto Gambino, provando (si veda il capitolo successivo) anche a testare questa teoria nell'area metropolitana fiorentina.

La scelta dunque dei tre casi si fonda su molteplici motivazioni.

La *Green Belt* londinese è il modello originale sul quale, dagli anni Trenta del XX secolo, è stata impostata la politica inglese in merito alla pianificazione delle cinture verdi e dalla quale hanno avuto origine tutte le esperienze europee del Novecento. Questa cintura verde non può dunque essere ignorata sia per i contenuti innovativi che al momento della sua introduzione ha mostrato, sia per le suggestioni che ancora oggi esercita. Con Abercrombie negli anni Quaranta per la prima volta un piano mette sotto tutela una porzione di campagna ordinaria, per la maggior parte agricola, attorno a Londra.

[321] GIANNI CELATI, op. cit., 2002, pag. 53.
[322] EMYRS JONES, op. cit., 1993, pagg. 155-156.

Le cinture verdi inglesi si sono strumenti di tutela del paesaggio[323], ma debbono essere lette nel loro ruolo di politiche complementari a quelle insediative finalizzate principalmente al contenimento dell'urbanizzazione attraverso l'imposizione di un vincolo all'edificabilità. Nelle *Planning Policy Guidance* del 1995 si sottolinea come debbano essere attentamente perimetrate per permettere, in un arco temporale relativamente lungo, eventuali espansioni del nucleo urbano. L'atteggiamento è estremamente moderato, richiamando quale principale obiettivo "…sviluppare e mantenere un approccio positivo al tema della gestione dei terreni provvedendo *congiuntamente* ad adeguate previsioni per i futuri insediamenti e assicurando che la cintura verde possa svolgere il suo compito"[324], ma ciò tradisce l'effettivo ruolo *contenitivo* delle *green belt*.

La designazione a cintura verde consiste principalmente nell'attribuire al territorio periurbano lo *status* di *green belt land*, che implica la definizione di norme che regolano l'edificazione e l'uso del suolo. D'altronde, si insiste nelle PPG2, la principale finalità delle cinture verdi è l'*openess*: essere territori aperti, liberi, non costruiti; ed è questo carattere che si cerca di salvaguardare. Una delle criticità indotte da tale approccio, evidenziate dal Royal Town Planning Institute, è che paradossalmente i territori limitrofi alla città hanno maggiori limitazioni di edificabilità rispetto ai territori dell'aperta campagna, provocando così *anomalie* di tipo ambientale ed economico[325]. La principale difficoltà per le cinture verdi inglesi a gestire le trasformazioni del paesaggio periurbano, è data dalla loro *staticità* nell'apporre un vincolo, che mal si adatta alla dinamicità tipica delle aree di frangia.

E' dunque difficile considerare le *green belt* inglesi *progetti di paesaggio* e questo risulta chiaramente dal fatto che non esistono piani disegnati o progetti di dettaglio delle cinture verdi, le quali sono sempre rappresentate come perimetri al fine di indicare, includendo o escludendo, territori da sottoporre a tale disciplina. Sebbene l'evolversi dei loro caratteri peculiari sia argomento di discussione come testimonia l'attuale scontro tra il Royal Town Planning Institute, il Town and Country Planning Association e il London Green Belt Council, le cinture verdi inglesi si configurano più come forme di tutela passiva, quindi come il mezzo attraverso cui conservare (o immobilizzare) il paesaggio periurbano, piuttosto che strumenti progettuali in grado di guidarne l'evoluzione[326]. Per renderle adatte a rispondere alle problematiche dei paesaggi di margine urbano è necessario sviluppare elementi di differenziazione sensibili alle reali caratteristiche paesistiche all'interno del progetto di cintura verde (in realtà quello che manca è proprio il progetto!), ponendo l'accento più sugli usi che sono considerati appropriati dalla legislazione, che sulle finalità di contenimento dell'urbanizzazione alle quali sono inevitabilmente legate. L'importanza delle *green belt* inglesi risiede invece nel rappresentare una politica dello Stato in grado di guidare le attività di pianificazione delle singole Amministrazioni locali nel creare cinture di verde attorno alle principali aree urbanizzate, sebbene questo sollevi problemi in ordine all'ingerenza del governo centrale nella localizzazione dei nuovi sviluppi urbani.

Se l'esempio di Londra ha valore paradigmatico per l'esistenza di un preciso indirizzo nazionale, il caso di Francoforte riveste un ruolo esemplare dal punto di vista metodologico, per la rivisitazione del modello tradizionale di cintura verde di matrice anglosassone adattandolo alle specifiche caratteristiche della realtà locale e alle esigenze della società contemporanea. In Germania le cinture verdi non sono infatti diventate una strategia statale, sebbene siano utilizzate fin dagli inizi del Novecento per pianificare l'espansione di alcune città (come Colonia, Berlino) e recentemente rilanciate in altre (Francoforte e Monaco), anche se solo nella città dell'Assia è stata raggiunta una posizione giuridica. L'importanza del

[323] Accanto ai *National Parks*, *Areas of Outstanding Natural Beauty* (Aonb), *Sites of Scientific Interest* (Sssi) e *Natural Reserves* (Nr), *Conservations Areas*, *Tree Preservation Order* (Tpo). Cfr. PAOLA DE DONNO, *Conservazione e tutela del paesaggio in Gran Bretagna*, in LIONELLA SCAZZOSI (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 99-130.

[324] Department of Environment, op. cit., 1995, pagg. 6-7, *Annex A*.

[325] Cfr. Royal Town Planning Institute (Rtpi), op. cit., 2002, pag.1.

[326] Quello che viene spesso definito come una combinazione tra *negative control and positive action*. Cfr. County Planning Officer's Society, Metropolitan Planning Officer's Society, District Planning Officer's Society, *Planning in the urban fringe*, Initial report of the joint special advisory group, chairman John Gillis, Director of Economics Development & Planning, Cleveland County Council 1989.

GrünGürtel di Francoforte risiede nell'aver rafforzato il concetto di un uso pubblico dei territori di cintura, indipendentemente dalla proprietà delle aree, distinguendo tra la struttura essenziale costituita dai parchi pubblici e il resto del territorio periurbano in cui sono mantenuti gli usi del suolo esistenti e le proprietà private, riconvertendo ad un approccio ecologico le modalità di gestione in funzione di una utilizzazione ricreativa. Anche in Inghilterra i territori delle cinture verdi sono sia di proprietà pubblica che privata; la prima proposta per l'utilizzazione ricreativa del *Green Girdle* di Londra di Unwin, come successivamente quella di Abercrombie, si basa su una presenza consistente di aree private, ma fin da questi iniziali progetti si pone l'accento sull'importanza dell'acquisizione pubblica. La differenza sostanziale con l'esperienza tedesca consiste nel fatto che qui si stabiliscono delle priorità e delle gerarchie definendo una struttura portante, una sorta di nucleo indispensabile alla sopravvivenza del sistema che si garantisce alla proprietà pubblica.

Quello della proprietà abbiamo visto essere un tema cruciale per la definizione progettuale al quale il *GrünGürtel* trova una risposta plausibile attraverso la riduzione degli espropri e l'attivazione di convenzioni con i proprietari privati in una situazione analoga a quella italiana per la presenza di una elevata parcellizzazione fondiaria, sebbene nella città tedesca siano attive da tempo politiche di acquisizione delle aree forestali di margine urbano.

Con la cintura verde di Francoforte siamo in presenza di un piano effettivamente disegnato, a scala idonea a rappresentare l'articolazione dell'area metropolitana (1:30.000), che delinea una *Vision*. Si tratta dell'individuazione di un quadro generale, a cui si aggiungono le direttive di intervento del *Manifesto della cintura verde,* al quale debbono conformarsi le singole iniziative, sia pubbliche che private ed in conformità del quale sono studiati i progetti di paesaggio che prefigurano dettagliatamente le trasformazioni. Il *GrünGürtel* identifica gli usi del suolo per ogni area compresa all'interno del perimetro della cintura verde e articola e gerarchizza gli spazi, cosa che, come si è visto, non avviene nelle cinture verdi inglesi costituendo proprio una delle richieste di revisione formulate dal Tcpa nell'ambito del dibattito promosso dal Governo sulla revisione di questa politica.

Rispetto alla cintura verde londinese in cui è fondamentalmente apposto un vincolo conservativo, non specificando contemporaneamente un progetto di uso, la cintura verde di Francoforte appare uno strumento più *flessibile* – si ricorda come una maggiore flessibilità sia la principale richiesta avanzata dalle istituzioni inglesi, sebbene in funzione della sola edificabilità - in grado di guidare le trasformazioni del paesaggio periurbano, assecondandone la dinamicità. Inoltre, l'approccio tedesco è fondamentalmente basato su una continua *approssimazione* al risultato e agli obiettivi finali attraverso interventi parziali che, inseriti nella strategia generale, consentono di ottenere obiettivi specifici. E' la strategia del progetto-processo che è risultata *vincente* anche in alcune situazioni italiane come a Milano per il Parco Nord.

Il *GrünGürtel* appare rispondere meglio alle esigenze della società contemporanea perché coniuga finalità di tutela del paesaggio agrario e di razionalizzazione degli insediamenti con obiettivi di uso *a parco* del territorio periurbano. Se gli usi ricreativi sono presenti nelle cinture verdi inglesi fin dalle prime proposte di Unwin e Abercrombie, questi, come evidenziano le attuali direttive nazionali, rappresentano possibili utilizzazioni del paesaggio che fa parte della cintura e non motivazioni per la costituzione della *green belt.* In Gran Bretagna ancora oggi le cinture verdi sono considerate principalmente uno strumento attraverso cui contenere l'urbanizzazione, un paesaggio libero dall'edificazione dove è *possibile* anche ricrearsi. Le recenti proposte di revisione sembrano procedere in questa direzione richiedendo un approccio maggiormente adattabile alle situazioni locali tale da far diventare le *green belts* "…*eco-belts*, così che il territorio attorno le città supporti una serie di usi ecologici e sostenibili…"[327].

Il terzo caso, infine, è quello della cintura verde di Ravenna; esperienza esemplare in Italia di un'idea che si è effettivamente tradotta in disegno degli spazi aperti, la cui recente rivisitazione consente di fare un bilancio decennale del progetto.

[327] Town and Country Planning Association (Tcpa), op. cit., 2002.

Innanzitutto la sua attuazione è determinata dall'esistenza di un contesto legislativo e culturale avanzato in tema di verde urbano, pianificato attraverso uno strumento di settore come il piano del verde previsto dalla legislazione regionale, sebbene si sollevino perplessità circa la separazione dal piano regolatore nel trattamento dei temi ambientali[328]; secondariamente si da concreta garanzia di realizzabilità al disegno di cintura attraverso l'attivazione di meccanismi di trasferimento dei diritti edificatori in un settore della città dove sono attivi processi di ristrutturazione urbanistica determinati dalla dismissione delle attività portuali. Se all'inizio del progetto, alla fine degli anni Ottanta, l'Amministrazione comunale non disponeva di alcuna proprietà nei territori investiti dalla previsione di cintura verde, oggi vede aumentato il proprio patrimonio di aree pubbliche, realizzate circa all'ottanta percento da privati all'interno dei piani di lottizzazione, ricorrendo solo in minima parte ad espropri. Per contro, la costruzione è abbastanza lenta, spesso ridotta a interventi di corredo delle opere architettoniche e di limitata estensione. L'aspetto critico dell'esperienza risiede proprio nell'estensione territoriale coinvolta, effettivamente contenuta e compressa tra le ultime propaggini periferiche dell'insediamento e la rete infrastrutturale che lo circonda senza interruzioni, mancando di importanti relazioni, escluse quelle funzionali alla mobilità, con il territorio agricolo, sebbene in fase di revisione del progetto si attribuisca una maggiore importanza al collegamento lungo il Fiume Uniti verso il mare. Il tema della ricostituzione di un limite alla città attraverso la cintura verde che diventa elemento di *distinzione* tra paesaggio urbano e agrario e strumento di *ridefinizione* della forma della città è infatti centrale, connotando l'esperienza italiana rispetto a quella tedesca.

La scelta di leggere in maniera più approfondita le esperienze di Londra, Francoforte e Ravenna è legata anche alla volontà di segnalare approcci afferenti a contesti culturali, sociali e ambientali differenti. La confrontabilità delle esperienze trascende la dimensione delle stesse, essendo riferite a situazioni dimensionalmente e caratterialmente diverse. Londra, infatti, "città mondiale" di Peter Hall o "città satellite" nella recente classificazione di Emyrs Jones si pone indubbiamente a una scala differente rispetto a quella di una "metropoli piccola" come Ravenna o a una "metropoli centro" come potrebbe essere Francoforte[329].

Lo scopo non è comunque quello di paragonare le esperienze, ma trarre utili indicazioni in merito al progetto dei *paesaggi di limite*. In relazione invece alla comparazione con la città di Firenze scelta per l'applicazione metodologica, Francoforte appare avere maggiori affinità: si riscontra, al di là delle differenze morfologiche, storiche ed economiche, una sostanziale omogeneità nelle dimensioni del sistema metropolitano – la città tedesca si è sviluppata sulle rive del fiume Meno con un centro storico ben definito e piccolo in relazione all'espansione successiva dell'edificato in un paesaggio caratterizzato da alternanza di rilievi e valli - e una sorta di passato nobile nell'attenzione rivolta al progetto degli spazi aperti - che qui si fonda sul disegno dell'*Alleenring* e sulla figura di Lebrecth Migge.

La lettura delle esperienze progettuali attraverso tre parametri valutativi

Relazionalità, flessibilità e sostenibilità sono tre *parametri valutativi* che racchiudono molteplici significati e livelli diversi di lettura dei progetti indagati; sono tre criteri interpretativi attraverso cui leggere le esperienze, ma al tempo stesso rappresentano modalità complesse di approccio al progetto dei *paesaggi di limite*.

Con *relazionalità* si indica la capacità del progetto di stabilire relazioni sia all'interno della cintura verde che con il paesaggio esterno.

Il termine vuole sì indicare la connessione, ma non esclusivamente ecologica o relativa alla mobilità; si tratta di una più complessa capacità *sinaptica* di stabilire relazioni trasversali che intersecano e si sovrappongono al disegno circolare di cintura. Progettualmente ciò si traduce

[328] Cfr. GABRIELE PAOLINELLI, *Pianificazione paesistica e politiche di governo del territorio*, in BIAGIO GUCCIONE, GABRIELE PAOLINELLI (a cura di), op. cit., 2001, pagg. 25-29.

[329] Si fa riferimento alle definizioni di metropoli contenute in PETER HALL, *Le città mondiali*, trad. ita. Antonietta Mazza, Il Saggiatore, Milano 1966; EMYRS JONES, op. cit., 1993; PEPE BARBIERI, op. cit., 2003.

nella scelta di assumere la cintura verde non come un modello formale vincolante ma come disegno *di base* con una forte carica figurativa, integrato e supportato da altre espressioni progettuali.

Se il progetto paesistico non può utilizzare segni privi di legami topologici e di spessore temporale, ciò è ancor più vero per il progetto dei *paesaggi di limite* che, come è stato messo in evidenza, configura luoghi di transizione che separano e mettono in relazione, dove convergono una molteplicità di situazioni.

Esemplare è il *GrünGürtel* di Francoforte che non impone forzatamente una nuova forma attorno alla città, ma si adatta alla morfologia dei luoghi; non vi colloca nuove funzioni, ma ne asseconda le vocazionalità. La sua capacità di relazione è esplicita nella decisione di integrare il disegno circolare di cintura con quello di corridoi verdi, sia in direzione del centro della città che verso importanti aree verdi a scala regionale. La connessione ecologica è poi garantita dal sistema fluviale, mentre la connessione funzionale dalla rete capillare di percorsi ciclopedonali e dalla rete carrabile delle strade di particolare qualità o significato che permettono la completa fruibilità della cintura verde, supportata anche da un efficiente sistema di mobilità pubblica. La *Green Belt* di Londra, invece, mostra questi caratteri solo nella formulazione originaria di Abercrombie, per le già discusse costrizioni proprie dello strumento inglese. Anche la cintura verde italiana presenta tale condizione solo nell'impostazione generale del piano del verde che prevede diversi e correlati sistemi ambientali, mentre è limitata nella sua traduzione progettuale.

Con il termine *flessibilità* si indica l'esigenza di un approccio multi-finalizzato al progetto dei *paesaggi di limite*, che coinvolge luoghi dinamici, spesso contraddittori.

Il principale carattere dei territori periurbani è infatti che si trasformano velocemente. Il progetto deve dunque consentire di raggiungere obiettivi multipli: protezione ecologica, valorizzazione delle permanenze del tessuto rurale, ma anche finalità produttive attraverso il mantenimento dell'agricoltura e della selvicoltura e l'incentivazione delle attività turistico-ricreative. Da qui consegue la domanda di come ottenere tali obiettivi: la proposta progettuale per i *paesaggi di limite* necessita di strumenti capaci di consentire un dialogo con le modificazioni economiche e sociali, distinguendo tra quelle negoziabili legate ai cambiamenti continui della città e quelle non negoziabili perché costituiscono elementi fondanti la struttura. Generalmente, infatti, nelle esperienze progettuali analizzate si attribuisce ruolo portante all'insieme dei parchi pubblici che diventano i capisaldi di un sistema del verde complesso, le cui diverse funzioni che caratterizzano il territorio periurbano debbono essere messe in equilibrio.

E' fondamentale dunque essere flessibili, attivare sinergie e moderare i contrasti. Ancora una volta il caso di Francoforte è esemplare poiché si attribuisce un'importante finalità al mantenimento dell'agricoltura e della selvicoltura, due usi del suolo che consentono di gestire grandi estensioni territoriali inedificate senza doverle riconvertire ad usi pubblici. Il *GrünGürtel* non prevede la modifica delle attività che attualmente si svolgono nei territori investiti dalla previsione di cintura verde, ma le modalità di gestione degli stessi, in modo che siano compatibili con la strategia generale.

Si mantengono le attività agricole, ma si riconvertono a modalità di tipo ecologico; si continua a utilizzare il bosco per finalità produttive, ma si conserva il carattere estensivo che consente l'uso ricreativo. L'agricoltura rivolta verso forme di coltivazione ecologica e la selvicoltura possono coesistere senza innescare grandi elementi di conflittualità con la presenza di aree destinate alle attività ricreative e allo svago; maggiori elementi di conflittualità possono invece derivare dalla fruizione pubblica di aree agricole per i percorsi di attraversamento nelle aree coltivate.

Il terzo parametro utilizzato nella valutazione delle esperienze indagate è la *sostenibilità*, non solo ambientale, ma intesa in termini più generali.

La sostenibilità economica ha una particolare importanza nel progetto dei *paesaggi di limite,* poiché questo riguarda interventi su superfici di grandi estensioni che rivestono un ruolo insostituibile dal punto di vista posizionale, anche indipendentemente dalla loro qualità intrinseca. Sono quindi necessarie strategie *forti* di lungo termine che consentono una

attuazione lenta nel tempo, corrispondente ai principi generali fissati, ma adattabile alla variabilità delle condizioni economiche, sociali e politiche.

La valenza del *paesaggio di limite* come spazio di mediazione ambientale e sociale induce anche la necessità che il progetto definisca un disegno fortemente riconoscibile, in grado di connotare l'insieme eterogeneo degli elementi, delle azioni e degli attori che lo compongono e lo costruiscono. Il progetto dei *paesaggi di limite* richiede infatti un disegno facilmente *comunicabile*, grazie al quale gli inevitabili tempi lunghi di realizzazione non inducano alla perdita di interesse e anche le pause non costituiscano arresti permanenti; *di lungo termine*, in grado di prefigurare gli scenari futuri e indirizzare le scelte urbanistiche, e per questo *flessibile* permettendo, pur mantenendo inalterato il disegno complessivo, di variare le modalità specifiche di realizzazione di ogni area di intervento con la definizione dei progetti. Un disegno *complesso* fatto di punti (i parchi, i luoghi emergenti), linee (i collegamenti pedonali e ciclabili) e superfici (le aree agricole e forestali).

Se la *comunicazione* è una componente fondamentale della pianificazione che consente il radicamento dei principi dichiarati nella comunità, ciò risulta ancor più importante nel progetto dei *paesaggi di limite*, la cui forza deve essere ricercata proprio nella capacità di radicarsi nell'immaginario collettivo. Per la realizzazione del *GrünGürtel* di Francoforte, ad esempio, è attivata una intensa campagna di sensibilizzazione e coinvolgimento della cittadinanza che ha consentito di proseguire nella strategia intrapresa anche quando è venuto meno il sostegno politico ed economico al progetto.

La sostenibilità è un criterio che sia il *GrünGürtel* di Francoforte che la cintura verde di Ravenna perseguono, con modalità affini. A Francoforte è scelta una strategia di lungo periodo, che procede per piccole trasformazioni, al quale si rapportano tutti gli interventi progettuali. La sostenibilità economica dell'operazione è garantita dalla limitazione dell'acquisizione pubblica e dalla attivazione di incentivi e convenzioni con i privati proprietari delle aree agricole e forestali; dal mantenimento delle attività estensive a bassi costi di gestione; dal recupero e valorizzazione delle risorse naturali e culturali esistenti; dalla costituzione di strutture indipendenti di intermediazione fra le istituzioni e le varie forze politiche e sociali coinvolte. Anche a Ravenna l'attuazione del progetto si fonda sulla riduzione dell'acquisizione pubblica e la messa in atto di pratiche perequative basate sul trasferimento dei diritti edificatori. Infine, entrambe le esperienze consentono all'idea di concretizzarsi fondandosi su uno strumento urbanistico specifico: nella città italiana il piano di settore del verde urbano inserito all'interno del piano regolatore comunale; nella città tedesca il *GrünGürtel* come piano degli spazi aperti all'interno del piano paesistico comunale.

Prime considerazioni in merito alla contaminazione dei modelli

L'indagine compiuta sulle diverse esperienze di cinture verdi ha messo in luce l'esistenza di contaminazioni e *aperture* verso disegni che afferiscono a modelli spaziali lineari di cunei o corridoi verdi. Si è osservato come l'alternativa è principalmente determinata dalla configurazione monocentrica o policentrica degli insediamenti, sebbene talvolta esista una compresenza di approcci progettuali diversi. Ciò accade generalmente quando alle tradizionali funzioni di controllo dell'espansione urbana, di mediazione spaziale nei confronti del paesaggio rurale e di definizione della forma della città, sono associate finalità di utilizzazione ricreativa dei paesaggi di margine urbano. Se un approccio del primo tipo è caratteristico della cultura inglese - dai cerchi concentrici di verde di Loudon e la cintura agricola di Howard al *Green Girdle* di Unwin e la *Green Belt* di Abercrombie, sebbene in tutti siano tenute in considerazione anche finalità ricreative - la seconda tendenza ha origine soprattutto nelle esperienze di pianificazione americane.

Negli Stati Uniti, infatti, si sviluppano a partire dall'Ottocento forme di utilizzo delle attrattive topografiche e idrografiche per la costruzione di sistemi lineari di spazi aperti destinati alla ricreazione, manifestando un approccio alla pianificazione di tipo ecologico. Qui non si trovano progetti di cinture verdi se non l'esperienza novecentesca del tutto singolare e circoscritta delle *greenbelts towns*, le cui cinture, sul modello delle città giardino inglesi,

definiscono nei limiti, nelle dimensioni e nella forma le città pianificate dal Governo. Il progetto di Olmsted a Boston è il capostipite di una serie di esperienze che hanno tra gli obiettivi quello di favorire le relazioni tra il paesaggio urbano e il paesaggio rurale: il sistema di spazi verdi lungo il Muddy River è un tentativo, come scrive Newton, di portare l'atmosfera rurale dentro la città attraverso *green fingers*[330]. Se i progetti di Olmsted ricuciono principalmente le relazioni all'interno dell'ambito urbano, i suoi allievi Cleveland e Eliot disegnano fasce verdi che escono dai confini della città per collegarsi con importanti aree ricreative regionali, mentre gli *environmental corridors* di Philip Lewis costituiscono la struttura portante del sistema di spazi ricreativi dello Stato del Wisconsin e dell'Illinois.

Questi progetti contengono sì l'obiettivo di incidere con sistemi lineari di spazi verdi sulla struttura della città, ma sono volti soprattutto, ad eccezione del progetto di Cleveland per Minneapolis e St. Paul, probabilmente il più indirizzato a questo scopo, a elevarne qualitativamente la vita urbana. Propositi di integrazione tra i due obiettivi - di guidare la crescita degli insediamenti e dotarli di spazi per le attività legate allo sport, allo svago e al tempo libero - sono invece espliciti nel progetto degli anni Venti di Benton MacKaye per l'Appalachian Trail.

Finalità ricreative, si è detto, sono però contenute anche nelle proposte di Unwin o Abercrombie, come dimostrano sia lo studio del primo per la definizione di standard di dotazione di aree verdi che l'articolazione tipologica degli spazi verdi proposta dal secondo. Nei progetti di cinture verdi inglesi, però, soprattutto nella declinazione del concetto data dalla istituzionalizzazione nazionale, gli usi ricreativi non costituiscono l'obiettivo primario, come non lo sono le particolari attrattive del paesaggio, ma rappresentano solo una possibile utilizzazione dei territori di cintura, la cui motivazione per l'istituzione resta il contenimento dell'urbanizzazione. Questo corrobora l'idea dell'inefficacia del modello della cintura verde inglese nella forma attuale individuata dalla legislazione nazionale per il progetto del *paesaggio di limite*.

Il piano di Abercrombie, invece, conferma la sua importante valenza anche perché è espressione di una sensibilità progettuale in merito al sistema degli spazi verdi che conduce a formulare una proposta articolata dove i modelli – cintura verde, cunei verdi e strade parco – sono interconnessi e integrati in un unico disegno, ciascuno funzionale a rispondere a specifiche richieste. L'incisività e la modernità del piano consistono proprio nella ricerca dei *linkage*. La cintura verde [*green belt*], nella sua forma circolare, è considerata parte integrante di un sistema in cui i cunei verdi [*green wedges*] formati da aree libere non ancora costruite e da aree pubbliche, costituiscono gli elementi indispensabili di connessione con il centro della città, mentre strade-parco [*parkways*] circolari collegano un cuneo all'altro. Questa visione complessa è ripresa recentemente da Turner che propone una *green strategy* per Londra da attuarsi mediante la realizzazione di una rete di percorsi verdi "ambientalmente piacevoli" [*greenways*] attraverso cui integrare e ri-funzionalizzare *Green Belt* e *Metropolitan Open Land*.

La valorizzazione della fruizione ricreativa del paesaggio diventa carattere distintivo dei progetti contemporanei di *greenway*. Queste rispondono in modo ottimale alla necessità di adeguarsi alle condizioni socio-economiche, culturali e paesaggistiche locali, in quanto presentano la massima flessibilità che le rende adattabili alle domande sociali e alle diverse condizioni morfologiche esistenti, che riescono a fruttare con minimi investimenti.

Green belt e *greenway* sono così strumenti diversi ma complementari attraverso i quali mirare alla costituzione di un progetto complesso. Questa posizione è espressa anche da Turner: "Politiche in merito alle *greenway* possono essere rivolte alla creazione di nuovi paesaggi di valore o alla conservazione dei paesaggi esistenti contribuendo alle finalità della *green belt* e all'ottenimento di obiettivi ricreativi"[331]. Modelli progettuali diversi possono concorrere allo stesso obiettivo, come evidenzia una ricerca inglese che sottopone all'attenzione dei pianificatori l'uso di strumenti alternativi: "…gli obiettivi dei *green wedges* possono essere uniti

[330] Cfr. NORMAN T. NEWTON, op. cit., 1971, pag. 299.
[331] TOM TURNER, *Greenway Planning, Design and Management*, http://www.lih.gre.ac.uk. Più avanti nel testo Turner è ancora più esplicito: "La prossima revisione delle PPG2 dovrebbe essere intitolata Planning Policy Guidance: Green Belts and Greenways".

nel combinare un insieme di finalità differenti con quelli delle *green belts* poiché entrambi aiutano a definire modelli di sviluppo, provvedono a spazi ricreativi e altri scopi connessi"[332].

Il problema della rigidità formale delle cinture verdi è evidenziato nel dibattito sostenuto dal Royal Town Planning Institute, che richiede proprio una maggiore corrispondenza nel disegno dei confini della cintura verde alle condizioni topografiche e paesistiche; questa inflessibilità si verifica però solo se la forma anulare è intesa nella rigidità geometrica di una cintura che contiene l'urbanizzazione, cosa che effettivamente avviene in ambito inglese dove la presenza della *green belt* ha avuto come effetto *collaterale* anche quello di indirizzare lo sviluppo urbano al di là della fascia protetta, magari in una campagna *ordinaria* ma di alto valore paesistico.

Questo aspetto è ben messo in luce ancora da Tom Turner il quale osserva che "…invece di difendere strenuamente e ciecamente le *green belts*, come se fossero cinture di castità, dovremmo commissionare studi che ci guidino nel difendere la qualità di tale paesaggio, se esiste, o nel produrre piani per crearla in altri luoghi"[333]; egli continua "…di che cosa la *green belt* realmente necessita? Di studi paesistici per determinare le diverse qualità che possiede…"[334]. Questi *landscape assessment* sono indicati sia per i nuovi insediamenti o per il sistema dei percorsi, sia per la valorizzazione scenica del paesaggio, per la creazione di habitat, per il sistema di *greenways*. Proprio una politica sulle *greenway* "…può essere utilizzata per creare nuovi valori paesistici o conservare i valori esistenti. Le *greenways* possono contribuire alle finalità delle *green belts* e agli obiettivi ricreazionali"[335].

In merito infine, alla polemica sulle riduzioni delle cinture verdi per la localizzazione di nuovi sviluppi edilizi, Turner coglie appieno la principale limitazione dello strumento nazionale, obiettando che non si tratta di vietare l'edificazione ma di *scelte* (*dove* costruire, su territori di basso valore paesistico) e di *qualità* (*come* costruire, introducendo forme più sostenibili, come tetti giardino o pavimentazioni drenanti).

Se le *green belt* inglesi difettano di quella ricchezza spaziale che Abercrombie con grande acutezza aveva delineato, mancando di fatto di *progetto*, le esperienze dei *GrünGürtel* di Francoforte e Monaco pur ponendosi a un livello strategico, *superiore* rispetto a quello della effettiva configurazione spaziale data dal progetto, definiscono nel dettaglio un disegno del paesaggio articolando differenze e annullando disarmonie e mettono in evidenza come un modello circolare di spazi a corona della città possa essere arricchito e integrato in modo efficace da sistemi lineari di aree inedificate e verdi.

Al *GrünGürtel* di Francoforte è attribuito il compito di strutturare nel lungo periodo le trasformazioni urbane: alla funzione tradizionale per il contenimento dell'urbanizzazione, si associa la protezione del paesaggio periurbano rurale e seminaturale - anche questa finalità è insita nel modello fin dalle prime esperienze progettuali – ma si mira alla formazione di una strategia di collegamento, anche ecologico, che coinvolge l'intero territorio di cui la città è parte. Non si tratta infatti solo di stabilire connessioni per la mobilità carrabile, ciclabile e pedonale, ma di ottenere un disegno di cintura a scala metropolitana ritagliato sulla reale disposizione degli spazi aperti ai margini della città, inserito in uno schema generalmente a scala sovracomunale di sistemi verdi lineari di connessione.

Se i *GrünGürtel* tedeschi rappresentano efficacemente quell'ideale integrazione tra forme spaziali diverse, nel panorama italiano tale collaborazione tra modelli di cintura verde e di cunei verdi ricorre con minore evidenza. Il tema della reticolarità degli spazi aperti e della continuità ambientale è oramai considerato una priorità nella pianificazione ai fini del mantenimento degli assetti ecosistemici, generalmente affrontato a scala vasta e contraddistinto dall'accezione ecologica. Negli ultimi anni sono infatti sempre più numerosi i

[332] Cfr. Baker Associates, *Strategic Sustainability Assessment of Nottingham–Derby Green Belt in the East Midland Region*, 2000, paragrafo 4.28, Research Report (1999) sul sito web del Department of Environment, Transport and the Regions, http://www.planning.dtlr.gov.uk
[333] TOM TURNER, *Green belts*, 1998, http:// www.lih.gre.ac.uk
[334] Ibidem.
[335] TOM TURNER, *Greenway Planning, Design and Management*, http:// www.lih.gre.ac.uk.

progetti di reti ecologiche che definiscono un sistema continuo del verde a scala provinciale o regionale[336], fondandosi anche su importanti contribuiti metodologici[337].

I progetti di cinture verdi delle città italiane, però, definiscono spesso un disegno indipendente da forme di coordinamento con tali realtà, sull'esempio di quanto realizzato a Francoforte o Monaco. Una possibile sinergia potrebbe essere rappresentata dal caso di Milano il cui Parco Agricolo Sud costituisce effettivamente una cintura di verde a scala metropolitana che collega i sistemi lineari con valenza regionale lungo il corso dei fiumi Adda e Ticino. Un altro esempio è quello di Bologna il cui P.R.G. del 1985 prevede di dotare la città nella pianura tra San Lazzaro e Casalecchio di un bosco di cintura di oltre duecento ettari, attrezzato per la sosta e per il gioco. Il progetto (di cui è realizzato solo circa un decimo per le difficoltà connesse alle procedure di esproprio dei terreni la cui proprietà è *in toto* privata) collegherebbe i parchi fluviali del Reno e del Savena e i parchi collinari, sebbene si configuri piuttosto come una fascia di protezione ambientale dalla tangenziale autostradale e limite dell'espansione urbana (ma già da tempo nuovi nuclei residenziali si sono sviluppati oltre l'infrastruttura). La proposta si inserisce all'interno del sistema del Piano Territoriale Infraregionale del 1995 che prevede cinque grandi Cunei Agricoli Periurbani che dai confini provinciali penetrano la zona urbana centrale, aree dove l'attività agricola è ormai marginale alle quali è riconosciuto l'interesse paesistico[338]. Talvolta, invece, e ciò accade quando la figura anulare non ha la forza di tradursi in indirizzi progettuali ma rimane un'immagine utilizzata per veicolare un'idea, il disegno di cintura verde, come accade alla *ruota verde* del piano regolatore di Roma, cede il posto a ben più strutturati progetti di rete ecologica.

Il caso di Ravenna, esemplare soprattutto per la capacità di attuazione dimostrata, non prevede un doppio *registro* nel sistema del verde, sebbene la cintura, concepita quale elemento di cerniera tra il verde di quartiere e quello territoriale, sia messa in relazione con i diversi sistemi territoriali delle pinete esistenti e dei parchi agricoli interfrazionali di progetto.

[336] Si citano il Piano programmatico per la conservazione e il miglioramento degli spazi naturali della Provincia di Bologna (2000); il Piano della rete ecologica della Provincia di Pavia (1995); il Piano della rete ecologica della Provincia di Milano (1999); la Reru-Rete ecologica regionale dell'Umbria (2005).

[337] Un importante contributo istituzionale è dato da: Ministero dell'Ambiente, Servizio Conservazione della Natura, *La valorizzazione delle risorse ambientali nelle politiche di sviluppo "la rete ecologica nazionale"*, Note informative, Ministero dell'Ambiente, Roma 1999. Tra gli studi: LUIGI BOITANI, ALESSANDRA FALCUCCI, LUIGI MAIORANO, ALESSANDRO MONTEMAGGIORI, *Rete ecologica nazionale. Il ruolo delle aree protette nella conservazione dei vertebrati*, Università di Roma La Sapienza, Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, Istituto di ecologia applicata, Roma 2002 e ROBERTA ANGELINI, ARIANNA ARADIS, PIERGIORGIO BELLAGAMBA e altri, *Pianificazione e reti ecologiche. Planeco-Planning in ecological network*, Gangemi, Roma 2003.

[338] Ad uno di questi cunei è rivolta la sperimentazione del progetto Pegaso-*Pianificazione e Gestione Ambientale Sostenibile nelle aree periurbane in contesti metropolitani*, promosso dalla Provincia e cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma Life'95, i cui risultati sono confluiti nel convegno internazionale "Le aree periurbane, verso una pianificazione ambientalmente sostenibile", Bologna 14-15 Marzo 1997. Cfr. ROBERTO CAMAGNI (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999.

Cinture verdi: casi esemplari

contaminazioni

County of London Plan, 1943, Open Space Plan

LONDON GREEN BELT

Il piano di Abercrombie per Londra mostra una ricchezza nell'articolazione spaziale e tipologica delle aree verdi, attribuendo una particolare importanza ai sistemi di connessione tra la *Green Belt*, la cintura verde, i *green wedges*, i cunei verdi costituiti da aree inedificate esistenti all'interno del tessuto urbanizzato, e le *parkways*, i parchi lineari.

Frankfurt GrünGürtel, 1991, Die 2 Ringe

FRANKFURT GRUNGURTEL

Il progetto del *GrünGürtel* di Francoforte, elaborato a livello comunale, investe il territorio periurbano della città con un disegno circolare degli spazi aperti, connesso da una rete di collegamenti radiali con il centro della città e integrato da un sistema di *Regionale Grünzüge, i* corridoi verdi previsti dal Parco del Reno-Meno che mettono in relazione la cintura verde con importanti aree verdi regionali.

Piano del verde di Ravenna, 1993, cintura verde

CINTURA VERDE di RAVENNA

La cintura verde di Ravenna investe uno spazio ridotto definito da infrastrutture che separano l'area urbana da quella agricola. E' però parte di un progetto che, attraverso lo strumento del piano del verde, coinvolge tutto il territorio comunale stabilendo relazioni mediante una rete di percorsi verso il territorio agricolo e il litorale; non sono individuati però sistemi lineari di spazi verdi a parte lungo il fiume Uniti.

London Green Belt Londra, Greater London, Gran Bretagna

ELEMENTI IDENTIFICATIVI

Forma insediativa metropoli satellite

Caratteri dimensionali superficie Greater London (33 Bouroghs) 158.000 ettari
Green Belt all'interno del Greater London 36.423 ettari
London Green Belt (68 Districts o Boroughs) 514.000 ettari
popolazione Greater London 7.375.000 abitanti (2001)

Tempistica 1944 Greater London Plan, 1950 approvazione Metropolitan Green Belt

Scala d'intervento mappe del Greater London Plan 1:250.000

Tipologia dello strumento urbanistico status di *green belt land* stabilito con approvazione ministeriale

OBIETTIVI

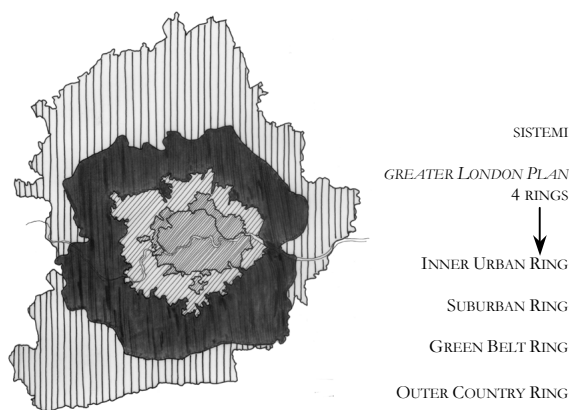
1. Impedire l'espansione a macchia d'olio
2. impedire la fusione di città vicine
3. assicurare la salvaguardia del paesaggio agrario
4. offrire spazi verdi attrezzati per il tempo libero e lo sport
5. ridurre i livelli di inquinamento atmosferico
6. recuperare le aree marginali e abbandonate

RELAZIONALITÀ
relazioni e reti

Il *park system* di Abercrombie è fondato sull'interconnessione tra diverse tipologie: la *green belt* è affiancata da *green wedges,* formati da aree inedificate e da aree pubbliche che penetrano nel centro della città e da *parkways,* parchi lineari che collegano un cuneo all'altro

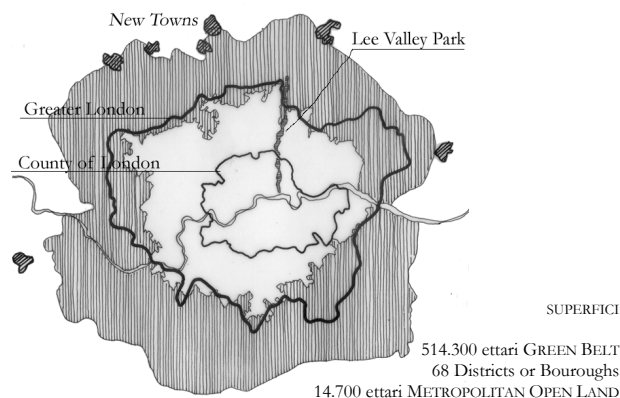
Una rete di percorsi pedonali e strade sceniche collega gli insediamenti con i luoghi ricreativi

La *green strategy* di Turner riprende la strategia delle connessioni di Abercrombie con una serie di *overlapping webs*

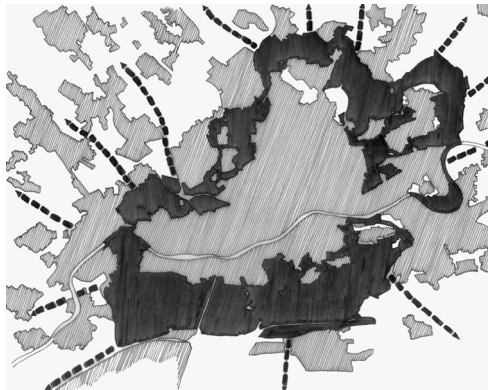
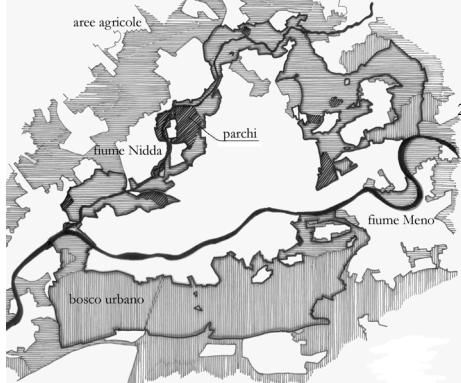
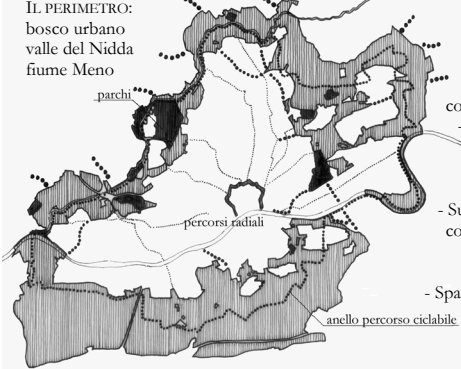
La cintura verde ha lo *status* di protezione di *green belt land*

FLESSIBILITÀ
sinergie e contrasti

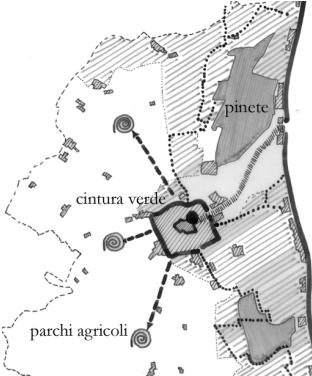
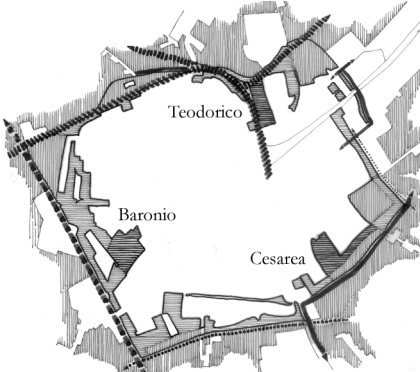
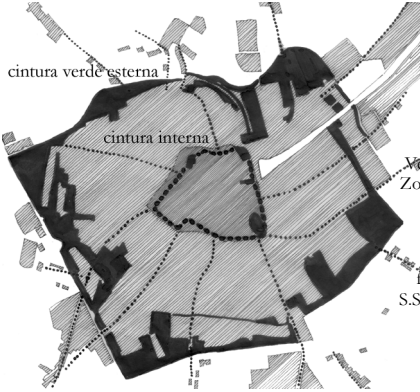
Obiettivi multipli per la designazione della cintura: contenere l'espansione urbana, impedire la fusione di centri vicini salvaguardandone i caratteri storici, conservare i caratteri rurali e riqualificare le aree di margine

Finalità multiple a cui destinare i territori di cintura: garantire l'accessibilità dei cittadini all'aperta campagna e l'utilizzazione ricreativa, mantenere agricoltura e selvicoltura, conservare la natura, recuperare gli spazi abbandonati

La cintura verde non è condizionata dalle caratteristiche dei luoghi

SOSTENIBILITÀ
strategie e garanzie

L'acquisizione dei territori di cintura inizia negli anni Trenta, sebbene presto si introduca la possibilità di porre un vincolo senza ricorrere all'esproprio

La cintura verde è decisa a livello statale; non viene attivato un *processo*

Si configura come limitazione all'edificazione mancando di articolazione e differenziazione degli interventi all'interno della cintura

Forte persistenza dell'idea di cintura verde per il grande livello di partecipazione della popolazione alla sua tutela

PARAMETRI	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	AZIONI
RELAZIONALITÀ	Cintura verde integrata a cunei verdi e *parkways* di collegamento tra questi nel sistema del verde di Abercrombie	Nella designazione ministeriale la cintura verde è concepita come un perimetro che include/esclude le aree	INTEGRARE
	Rete di percorsi pedonali e di strade sceniche prevista dal piano del 1944		CONNETTERE
		Il perimetro è costruito sulla base di considerazioni pratiche per consentire ampi spazi alla crescita urbana	RENDERE PERMEABILE
		Nella designazione ministeriale non esiste progettualità della cintura	STRUTTURARE
FLESSIBILITÀ	Obiettivi molteplici per la designazione della cintura verde, distinti dalle finalità multiple di utilizzazione dei territori di cintura		MULTI-FINALIZZARE
	Per Abercrombie le finalità ricreative rivestono particolare importanza connotando la cintura verde	Il principale obiettivo della costituzione della cintura verde è però il contenimento dell'urbanizzazione	GARANTIRE LA RICREAZIONE
			INCENTIVARE IL TURISMO SOSTENIBILE
	Obiettivo prioritario è conservare l'*openess* quale carattere principale della cintura verde		
	Si mira alla salvaguardia dei caratteri rurali del paesaggio periurbano		TUTELARE
	Si persegue il mantenimento delle attività agricole e silvocolturali dei territori di cintura		COLTIVARE
	E' ipotizzata la riqualificazione delle *vacant lands*, aree abbandonate e marginali		RIQUALIFICARE E RECUPERARE
	Abercrombie prevede interventi di forestazione urbana nelle *Areas of special scenic beauty*		EQUIPAGGIARE
SOSTENIBILITÀ	La *permanenza* della designazione di *green belt land* rispetto agli strumenti ordinari di pianificazione, connota la cintura verde		INDIRIZZARE
	L'individuazione della cintura verde avviene nei *County Plans*, l'estensione generale è fissata negli *Structure Plans*	Non si costruisce un processo ma si recepisce un vincolo di inedificabilità il cui perimetro è approvato dal Ministero	DEFINIRE UN PROCESSO
	La Greater London Autorithy ha oggi il compito della gestione dei territori di cintura		SUPPORTARE
	Attivo coinvolgimento della popolazione alla tutela della cintura con la costituzione di associazioni		COINVOLGERE
	Sono previsti sostegni ai proprietari terrieri attraverso Groundwork Trust, Forestry Commission e Countryside Commission	Il mantenimento dell'agricoltura è tema cruciale, a cui le recenti *Planning Policy Guidance* non danno adeguata risposta	INCENTIVARE E SOVVENZIONARE
	La costituzione della cintura verde ha origine da politiche di acquisizione pubblica delle aree di margine urbano in atto fin dagli inizi del Novecento	Ingenti investimenti necessari per acquisire alla proprietà pubblica	FINANZIARE
	La costituzione della cintura verde è possibile attraverso l'imposizione di un vincolo che permette di ridurre le acquisizioni pubbliche		ECONOMIZZARE

GrünGürtel Frankfurt Francoforte sul Meno, Assia, Germania

ELEMENTI IDENTIFICATIVI

Forma insediativa metropoli centro

Caratteri dimensionali area metropolitana 142.000 ettari, territorio comunale 25.000 ettari
cintura verde 8.000 ettari
popolazione città 660.000 abitanti , popolazione area metropolitana 1.600.000 abitanti (1996)

Tempistica 1991 approvazione della Carta Costituzionale, 1996 scioglimento società di gestione, in attuazione

Scala d'intervento progetto generale della cintura verde 1:30.000; progetti di dettaglio 1:5.000

Tipologia dello strumento urbanistico Carta Costituzionale della cintura verde, status di *Landschaftsschutzgebiet*

OBIETTIVI

1. strutturare nel tempo le trasformazioni urbane
2. evitare la fusione delle periferie
3. realizzare spazi per attività ricreative
4. ottenere benefici ecologici in ambiente urbano
5. conservare e valorizzare il paesaggio agrario e gli ambiti di naturalità
6. creare spazi e attrezzature sociali

RELAZIONALITÀ
relazioni e reti

Il *GrünGürtel* è inserito in un sistema di *Regionale Grünzüge* che lo collegano ad aree di importanza regionale

Il sistema fluviale costituisce la struttura portante della rete di collegamenti ecologici

Percorsi pedonali e ciclabili radiali uniscono il nucleo urbano con la cintura; percorsi circolari collegano i diversi luoghi della cintura

Alla mobilità ciclo-pedonale si affianca la rete di servizi pubblici (autobus e metropolitana)

Cintura e corridoi verdi hanno lo *status* di paesaggi protetti

FLESSIBILITÀ
sinergie e contrasti

Il *GrünGürtel* persegue obiettivi multipli e consente la variabilità nel tempo degli spazi

E' garantito il mantenimento dell'agricoltura e della selvicoltura

Il bosco ha un valore produttivo e ricreativo; le aree agricole sono riconvertire in forme ecologiche

Si perseguono obiettivi di protezione ecologica e valorizzazione del paesaggio agrario

Si mira all'incentivazione delle attività turistiche e ricreative

SUPERFICI

8.000 ettari di cui:

4.000 di boschi
2.000 di aree agricole
800 di parchi
400 di giardini, orti
400 di aree sportive
400 di verde stradale

cioè:
50% boschi
25% aree agricole
10% parchi
5% giardini, orti
5% aree sportive
5% verde stradale

SOSTENIBILITÀ
strategie e garanzie

Il *GrünGürtel* è una strategia a lungo termine, fondata su una forte volontà politica e una grande disponibilità finanziaria, che si avvale di strutture di progettazione e gestione indipendenti dall'Ente pubblico

Limitazione della gestione pubblica ai luoghi ritenuti elementi cardine del sistema (parchi)

Presenza di attività estensive a bassi costi di gestione (agricoltura e selvicoltura) per le quali si prevedono sistemi di incentivi e convenzioni

Il Comune impiega le proprie risorse solo per opere di equipaggiamento vegetale

PARAMETRI	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	AZIONI
RELAZIONALITÀ	Forma anulare della cintura verde integrata a corridoi lineari individuati su scala regionale		INTEGRARE
	Rete capillare di percorsi finalizzati a modalità di connessione diversa, pedonale, ciclabile e carrabile		CONNETTERE
	Corridoi di connessione ecologica fondati sul sistema fluviale a scala territoriale		
	Perimetro costituito dalla morfologia dei luoghi senza forzature formali		RENDERE PERMEABILE
	Creazione di polarità nel sistema costituite dalla serie di parchi pubblici		STRUTTURARE
FLESSIBILITÀ	Obiettivi multipli e finalità diverse dei territori di cintura ma compatibili e capaci di attivare sinergie		MULTI-FINALIZZARE
	Esigenze ricreative della popolazione metropolitana come obiettivi prioritari		GARANTIRE LA RICREAZIONE
	Risorse naturali, storiche e culturali inserite in una rete di valorizzazione turistica		INCENTIVARE IL TURISMO SOSTENIBILE
	Salvaguardia dei caratteri e delle forme di coltivazione storiche del paesaggio agrario		TUTELARE
	Tutela delle isole di naturalità		
	Mantenimento dell'agricoltura periurbana riconvertita in forme ecologiche		
	Silvicoltura a carattere estensivo mantenuta e integrata con attività ricreative		COLTIVARE
	Riuso delle strutture architettoniche esistenti e valorizzazione delle risorse naturali		RIQUALIFICARE E RECUPERARE
	Forestazione urbana e impianto di alberature e siepi lungo i percorsi di attraversamento delle aree private		EQUIPAGGIARE
SOSTENIBILITÀ	Cintura verde come quadro strategico di indirizzo a cui si attengono gli interventi pubblici e privati		
	Programmazione di lungo periodo in grado di innescare meccanismi complessi	Costruzione protratta nel tempo soggetta alla variabilità del clima politico	INDIRIZZARE
	Attuazione con interventi puntuali inseriti nel quadro generale (*work in progress*)		
	Modifica delle modalità di gestione e non delle attività che si svolgono		DEFINIRE UN PROCESSO
	Presenza di strutture di intermediazione pubblico-private per il coordinamento degli interventi e la realizzazione della cintura verde	Disponibilità finanziaria necessaria alla struttura di coordinamento	SUPPORTARE
	Intensa attività promozionale e attivo coinvolgimento dei cittadini nel processo di formazione e gestione della cintura		COINVOLGERE
	Incentivi e sovvenzioni ai privati per lo svolgimento di attività conformi alla strategia (incentivi agricoltura periurbana)		INCENTIVARE E SOVVENZIONARE
	Gestione mista pubblico-privata delle aree che fanno parte della cintura verde	Investimenti pubblici necessari per dare inizio al processo	FINANZIARE
	Limitazione degli espropri: riduzione dell'acquisizione pubblica ai soli parchi urbani		
	Riduzione dei costi di gestione: presenza di attività estensive come selvicoltura e agricoltura a bassi costi di gestione		ECONOMIZZARE

Cintura verde di Ravenna Ravenna, Emilia Romagna, Italia

ELEMENTI IDENTIFICATIVI

Forma insediativa città compatta

Caratteri dimensionali superficie comunale 66.000 ettari

cintura verde 470 ettari

popolazione 137.000 abitanti (1981)

Tempistica 1993 approvazione piano del verde - in attuazione e in corso di revisione

Scala d'intervento progetto pilota cintura verde 1:10.000, progetti settori 1:500, 1:200

Tipologia dello strumento urbanistico piano del verde, di settore del piano regolatore comunale

OBIETTIVI

1. delineare i limiti dello sviluppo urbano
2. fungere da fascia filtro dalla viabilità esterna
3. dotare la città di aree ricreative
4. recuperare da situazioni di degrado il percorso delle mura urbane
5. creare fasce verdi con funzione di riequilibrio ecologico-ambientale
6. migliorare quantitativamente e qualitativamente la dotazione di verde

RELAZIONALITÀ
relazioni e reti

Il Piano del verde coinvolge tutto il territorio comunale connettendo le diverse componenti

La cintura verde "esterna" è la cerniera tra il verde di quartiere e quello territoriale delle pinete e dei parchi agricoli

La cintura verde "interna" ha lo spessore di un percorso che raccorda le presenze storiche

L'anello ciclo-pedonale delle mura romane si collega alla cintura "esterna" mediante un sistema radiale di percorsi

Una rete pedonale e ciclabile unisce la città con i tre parchi agricoli e il litorale

SISTEMI

4 SISTEMI TERRITORIALI

CAPOLUOGO
1 cintura verde interna
FRANGIA
1 cintura verde esterna
FORESE
3 parchi agricoli interfrazionali
LITORALE
2 stazioni Parco Delta del Po

↓

Parco Regionale Delta del Po

FLESSIBILITÀ
sinergie e contrasti

La cintura verde è un sistema continuo di spazi aperti a definire il margine urbano

Le polarità sono costituite da tre parchi in posizioni strategiche per servire i vari quartieri

Le principali finalità sono fornire adeguate aree attrezzate ricreative e riequilibrare la pressione degli ecosistemi costieri

Sono create fasce boscate per limitare impatti visivi e acustici

Si mantengono le aree agricole periurbane attribuendogli funzione paesaggistica

SUPERFICI

470 ettari di cui:

153 di aree agricole
119 di servizi di quartiere
117 di verde attrezzato
30 di verde fluviale
51 di verde filtro

cioè:
33% aree agricole
25% servizi quartiere
25% verde attrezzato
6% verde fluviale
11% verde filtro

SOSTENIBILITÀ
strategie e garanzie

Lo strumento di settore del piano del verde consente l'attuazione effettiva degli interventi

La sostenibilità economica è fondata su pratiche perequative con il trasferimento dei diritti edificatori in aree dove sono in atto processi di riconversione o di espansione

L'attuazione avviene con progetti pilota

E' prevista l'acquisizione pubblica della "murazione verde"; le aree di cintura "esterna" sono acquisite tramite scomputo degli oneri di urbanizzazione

CATEGORIE:
cintura interna:
Percorso lungo le mura
Luoghi monumentali

cintura esterna:
Parchi urbani
Verde agricolo paesaggistico
Zone filtro e compensazione

IL PERIMETRO:
ferrovia Ravenna-Bologna
S.S Adriatica (via Classicana)
fiumi Uniti
viale Europa
scolo consorziale Lama
via Naviglio

PARAMETRI	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	AZIONI
RELAZIONALITÀ	Cintura verde relazionata agli altri sistemi del verde individuati sul territorio comunale		INTEGRARE
	Rete di percorsi per modalità di mobilità diversa pedonali e ciclabili	Ridotti i collegamenti ecologici a scala territoriale	CONNETTERE
		Perimetro costituito dalle linee delle infrastrutture	RENDERE PERMEABILE
		Concetto di "murazione verde" quale percorso lineare di delimitazione	
	Polarità costituite dai parchi pubblici come elementi forti di attrazione nel sistema di cintura		STRUTTURARE
FLESSIBILITÀ	Mantenimento degli usi del suolo dei territori di cintura diversi ma compatibili		MULTI-FINALIZZARE
	Realizzazione di parchi e giardini di quartiere al fine di incrementare gli standard		GARANTIRE LA RICREAZIONE
	Riduzione della pressione antropica sulle risorse del paesaggio agrario e del litorale		INCENTIVARE IL TURISMO SOSTENIBILE
	Tutela e valorizzazione delle mura romane e dei luoghi monumentali		TUTELARE
	Creazione di un sistema del verde alternativo alle pinete e agli altri ecosistemi fragili		
	Mantenimento dell'agricoltura periurbana	Aree agricole in condizione marginale	
	Attività agricole in area urbana potenziate con la realizzazione di orti urbani		COLTIVARE
	Riqualificazione degli spazi residuali del circuito fortificato		RIQUALIFICARE E RECUPERARE
	Impianto di fasce di compensazione e filtro con funzione di riequilibrio ecologico-ambientale		EQUIPAGGIARE
SOSTENIBILITÀ	Cintura verde come quadro strategico di indirizzo a cui devono attenersi gli interventi specifici sia pubblici che privati		INDIRIZZARE
	Attuazione attraverso progetti pilota		DEFINIRE UN PROCESSO
	Progettazione e gestione affidata alle strutture tecniche comunali con attivazioni di consulenze		SUPPORTARE
	Coinvolgimento dei cittadini nella manutenzione della cintura verde		COINVOLGERE
	Attivazione di forme di collaborazione tra Ente pubblico, privati e imprenditori		
	Proposti incentivi finalizzati al mantenimento dell'attività agricola periurbana	Difficoltà di attivare modalità di coltivazioni ecologiche	INCENTIVARE E SOVVENZIONARE
	Attivazione di meccanismi perequativi fondati sul trasferimento dei diritti edificatori per la realizzazione del verde pubblico	Pratiche perequative possibili solo in presenza di comparti di ristrutturazione urbanistica	FINANZIARE
	Gestione mista pubblico-privata delle aree che fanno parte della cintura verde		
	Limitare gli espropri: riduzione dell'acquisizione pubblica ai soli parchi urbani		
	Limitazione degli interventi manutentivi con aree agricolo-forestali a bassi costi di gestione		ECONOMIZZARE
	Gestione delle aree verdi delle lottizzazioni affidata per tre anni ai privati, prima di passare alla proprietà pubblica		

Una applicazione:
l'area metropolitana fiorentina

3.1 RICOGNIZIONE STORICA SUGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE: LA ROTTURA DEL LIMITE, IL LIMITE PIANIFICATO, IL LIMITE DILATATO

"… Firenze […] presenta la figura di un pentagono con cinque miglia di mura che la chiudano, tre lati della quale sono alla destra e due alla sinistra del fiume, con otto porte ed una postierla, dalle quali si sviluppano ampie strade, in mezzo a popolatissimi borghi e sobborghi, a case di piacere che si alzano sopra amene colline, circondate da una popolosa, fiorente e salubre campagna, in guisa che vista Firenze dal poggio più elevato […] sembrano anche i suoi contorni un'immensa città unita a Firenze…"[339].

La perdita dei confini urbani: l'abbattimento delle mura

Fino alla metà dell'Ottocento Firenze si presenta conclusa nella forma e nelle dimensioni ormai stabilizzatesi nei secoli precedenti; in prossimità delle fortificazioni si trovano ancora spazi non edificati, orti e giardini e corrono, sia sul lato interno che esterno, due strade chiamate entrambe "via Lungo le mura". Tra il 1840 e il 1870, in vista del trasferimento della capitale del Regno d'Italia, si verificano imponenti trasformazioni per le quali inizia a modificarsi l'immagine della città e del paesaggio *fuori* le mura. L'intervento di "…demolizione delle attuali mura urbane e formazione di un pubblico grandioso passeggio secondante la traccia delle medesime…"[340] risponde alle esigenze di decoro e di igiene che si è visto caratterizzare le città europee ottocentesche, principalmente la costruzione dei *boulevard* parigini, ai quali Giuseppe Poggi, autore dell'ampliamento della città, si richiama esplicitamente[341].

Il Piano Regolatore per l'Ampliamento del 1865, approvato l'anno successivo, pur nei limiti dell'essere frutto dell'urgenza di predisporre Firenze ad accogliere la nuova funzione di capitale e nella lentezza di una attuazione decennale dovuta al mancato trasferimento, propone un disegno di grande interesse. Sul tracciato delle mura abbattute, conservate solo in sinistra d'Arno, sono costruiti i "Viali Circondari", alberati, che si prolungano sulla collina di San Miniato nello "Stradone dei Colli" che da S. Niccolò si ricongiunge a Porta Romana, lungo il quale è realizzata la terrazza panoramica di Piazzale Michelangelo. Nel progetto il Viale dei Colli doveva proseguire sulle colline di San Gaggio, Bellosguardo e Monteoliveto, fino ad arrivare alle aree prospicienti le Cascine, di cui una Piazza d'Armi avrebbe rappresentato il contrapposto. Lo scopo è quello di favorire lo sviluppo edilizio delle colline, sebbene nella forma diffusa della città giardino e di collegare il centro della città con quel paesaggio di cui il Poggi intuisce le potenzialità ricreative, ampiamente apprezzate dai borghesi suoi contemporanei. Il Viale dei Colli avrebbe infatti rappresentato l'asse portante di un nuovo "quartiere di collina" costituito da villini per il ceto alto-borghese progettati secondo regole ferree per salvaguardare le visuali, impedire gli abusi e garantire il *decorum* di questo luogo considerato già allora di altissimo pregio[342].

[339] ENZO REPETTI, *Dizionario corografico della Toscana*, Stab. Civelli Giuseppe, Milano 1855, pagg. 353-354.
[340] GIUSEPPE POGGI, *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze*, Tip. G. Barbera, Firenze 1882, pagg. 1-2.
[341] Cfr. GIUSEPPE POGGI, *Ricordi della vita e documenti d'arte*, Bemporand, Firenze 1909, pag. 345. I riferimenti culturali del Poggi si fondano anche nella tradizione toscana, nell'opera di fine Settecento di Nicolò Paoletti a Montecatini, che concepisce un complesso termale in funzione del passeggio e delle visuali e in quella di due suoi allievi, Lorenzo Nottolini e Pasquale Poccianti. Nottolini è autore del passeggio alberato sulle mura di Lucca e Poccianti progetta lungo l'acquedotto livornese un parco extraurbano organizzato attorno a un viale alberato di collegamento tra la città e la campagna. Cfr. RENZO MANETTI, *Le città del Poggi* in RENZO MANETTI, GABRIELE MOROLLI, *Giuseppe Poggi e Firenze, disegni di architetture e città*, catalogo di mostra, Alinea, Firenze 1989, pagg. 33-56.
[342] La ferma difesa poggiana del *decoro* si legge nel raccomandare di rilasciare con grande parsimonia licenze per caffè e trattorie al fine di salvaguardare il "…quieto ed artistico passeggio…", o nell'opporsi alla istituzione di un tram a vapore "destinato al trasporto delle mercanzie di ogni genere, al trasporto del bestiame, dei materiali e degli operai…" rispetto ad un tram a cavalli che "…gli darebbe gran vita, cioè quella vita cittadina e forestiera che è desiderabile in una collina deliziosa e di diporto…". Cit. in GABRIELE MOROLLI, *La città giardino di Giuseppe Poggi. Dal "quartiere di collina" al "viale dei colli"*, in LANDO BARTOLI, FRANCESCO VENTURA e altri, *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento*, catalogo di mostra, Alinea, Firenze 1986, pag. 95.

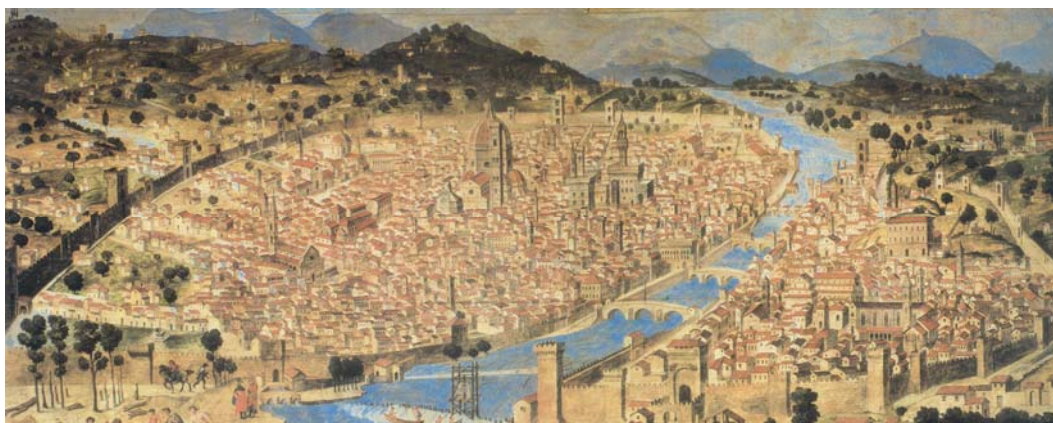



Figura 111. La città murata e il paesaggio collinare luogo di storica antropizzazione. Copia ottocentesca della *Veduta della catena* del 1471 (Museo Topografico "Firenze com'era", Firenze).
Fonte: ENRICO GUIDONI, *Firenze nei secoli XIII e XIV. Atlante storico delle città italiane*, Regione Toscana - Bonsignori Editore, Roma 2002, pag. 52, particolare.

Il sistema del Viale dei Colli rappresenta una tipologia innovativa per Firenze, che si discosta anche dagli altri modelli europei: "il «Quartiere di Collina» poggiano sembra tendere all'ambizioso ed in fondo riuscito connubio fra il *bois* suburbano, il parco cittadino e l'insediamento abitativo: sorta di paradossale struttura che fosse ad un tempo *boulevard* dei ricchi, *ring* dei privati e *square* di dimensioni territoriali"[343].

La costruzione del viale sulla collina e l'operazione di rigoroso mantenimento del tracciato delle mura nel disegno dei viali di circonvallazione, al quale, in nome dell'allineamento e di un ideale estetico, si sacrificano edifici e borghi preesistenti come quelli cresciuti fuori delle porte San Gallo e alla Croce, sono viste da alcuni studiosi come una limitazione del Poggi nel concepire e strutturare la relazione tra città e territorio extraurbano[344]. Questa critica appare però pertinente alla scala urbana, per l'incapacità nello sfruttare pienamente le potenzialità degli spazi liberi fuori le mura per realizzare un sistema che, allontanandosi da questo tracciato, si ricollegasse al territorio; la città progettata nella fascia di ampliamento, inoltre, caratterizzata dalla rigorosa maglia a scacchiera, mantiene un confine netto e allo stesso tempo debole attestandosi, ad esempio, sul limite fisico della linea ferroviaria.

Dal punto di vista invece delle relazioni alla scala di paesaggio, siamo in realtà in presenza di "…un piano che potremmo definire paesaggistico per il rapporto costante delle visuali che legano il centro storico, non più schermato dalle sue fortificazioni, alle colline d'intorno attraverso sequenze visuali …" e per l'attenzione rivolta "…al passaggio fra la città e la campagna mediata attraverso le Cascine e lo studio del loro «ingresso» attraverso un'ariosa piazza…"[345].

Il collegamento visuale tra il paesaggio urbano e quello periurbano collinare è cercato dal Poggi lungo i viali di circonvallazione, che diventano un nuovo confine *filtrante*, emblematicamente rappresentato ed esaltato dalla presenza delle porte che fungono da elementi nodali. Non solo in piazza Beccaria il cui progetto, non attuato, prevedeva un grande parterre dove reintegrare le piscine natatorie andate distrutte proprio con la realizzazione dei viali, che avrebbe messo in collegamento visuale gli stessi viali con la collina di San Miniato dominata dalla chiesa di S. Miniato al Monte, ma anche in piazza della Libertà, dove da Porta San Gallo si doveva traguardare verso le colline di Fiesole, oppure al Piazzale

[343] GABRIELE MOROLLI, op. cit., 1986, pagg. 78-80.
[344] Questa critica ha origine in Detti e Michelucci. "Così l'anello, malgrado le strade che apre, non riesce ad articolarsi in modo vitale con il dentro e con il fuori, né a mediarli, e quasi forma una separazione che vive della propria continuità". EDOARDO DETTI, *Firenze scomparsa*, Vallecchi, Firenze 1970, pag. 53. Oppure: "…con il piano di ampliamento del 1865 le strade della città sembrano arrestarsi ai viali per riprendere il loro sviluppo e riacquistare un loro senso, al di là delle nuove costruzioni". GIOVANNI MICHELUCCI, ERMANNO MIGLIORINI, *Lo sviluppo della città nell'Ottocento* "Urbanistica", 12, 1953, pag. 24.
[345] MARIELLA ZOPPI, *La città e i giardini*, in DANIELA CINTI, op. cit., 1998, pag. 41.

Michelangelo dal quale si poteva ammirare, come fosse un quadro, la città e il paesaggio delle colline intorno[346].

In questo sistema di corrispondenze, alcuni luoghi e manufatti architettonici, collegati da vie esterne o interne alle mura, capisaldi di una rete storica di relazioni tra paesaggio urbano ed extraurbano, costituiscono gli elementi sui quali il Poggi fonda il collegamento della città con il paesaggio periurbano: S. Miniato al Monte, il Forte S. Giorgio, la villa granducale di Poggio Imperiale.

L'interesse per il rapporto tra città e campagna e per la trasformazione di quest'ultima in funzione urbana può essere osservato anche nelle opere che egli, prima di essere impegnato al progetto per l'ingrandimento di Firenze, intraprende negli anni Trenta su una serie di ville suburbane, sebbene non improntate da una logica di sistema mancando una effettiva concatenazione delle strutture poste a corona della città. I parchi di Villa Archinto alle Forbici sulle pendici di S. Domenico, di Villa Stibbert a Montughi, di Villino Strozzi detto il Boschetto a Soffiano e di Palazzo Favard sul Lungarno Vespucci, vengono realizzati o trasformati in giardini paesaggistici in cui boschi d'alto fusto sostituiscono le tradizionali aree a vigneto e uliveto[347].

Accanto alla ricerca delle relazioni visuali, anche la destinazione ricreativa degli spazi costituisce un contenuto interessante del Piano Poggi. Al Piazzale Michelangelo la Loggia da lui stesso disegnata per ospitare le opere dello scultore a cui il belvedere è dedicato, è destinata a "Caffè-Ristoratore", mentre al piazzale Galileo si trova "lo stabilimento chiamato Tivoli, con giardino, salone da concerti, bazar orientale, teatro diurno, fabbrica per birreria, tiro al bersaglio, gasometro per illuminazione dello stabilimento, e con una giostra ed altri piccoli divertimenti nei giardini"[348].

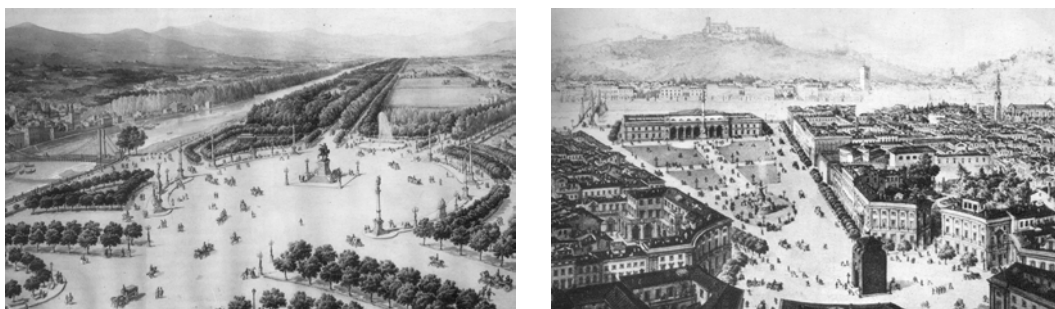



Figure 112 e 113. Rapporto tra città e paesaggio nelle vedute prospettiche di G. Poggi e N. Sanesi. Piazza Vittorio Emanuele alle Cascine e Porta della Croce all'Arno, oggi piazza Beccaria (Museo Topografico "Firenze com'era", Firenze). Questi spazi urbani costituiscono i luoghi *eccellenti*, dove Giuseppe Poggi instaura un sistema di relazioni visive con il paesaggio delle colline che circonda la città.
Fonti: MARIELLA ZOPPI, *La città e i giardini*, in DANIELA CINTI, *Giardini & Giardini,* Electa, Firenze 1998, pag. 43 e GIOVANNI MICHELUCCI e altri, *Firenze. Sviluppo e problemi urbanistici della città*, "Urbanistica", 12, 1953, figura 25.

[346] Dal piazzale Michelangelo "…si sarebbero goduti, in prospetto, i deliziosi colli di Fiesole, di Settignano, di Montughi, popolati di ville storiche, aventi dietro a sé i primi sproni del nostro Appennino: si sarebbe veduta al piede di detti colli, una estesa e bella pianura divisa dall'Arno fino a perdita d'occhio […] si sarebbero godute […] le parti più elevate ed imponenti dei grandi monumenti che sopr'essa si inalzano…" GIUSEPPE POGGI, op. cit., 1909, pagg. 110-111. Il piazzale è una delle opere più criticate del Poggi per le dimensioni eccessive che le architetture presenti (la loggia e la statua dedicata a Michelangelo) non riescono ad equilibrare. Lo scopo è però fornire un punto di osservazione nuovo alla *e* della città; un panorama che, prima d'allora, era completamente estraneo come concetto a Firenze. Cfr. GIOVANNI FANELLI, *Le città nella storia d'Italia. Firenze*, Laterza, Bari 1980, pag. 203. "Una visione in cui non varia solo l'angolo della percezione e il suo orientamento […] ma la posizione dell'osservatore che è allo stesso tempo *fuori* e *dentro* rispetto al campo visivo: *fuori* quando contempla la «estesa e bella pianura», *dentro* quando contempla la città". GABRIELE CORSANI, *Giuseppe Poggi e il Viale dei Colli a Firenze*, "Storia Urbana", anno XVI, 60, 1992, pag. 52.

[347] Per una sintetica descrizione dei progetti architettonici e di inserimento nel paesaggio cfr. ELISABETTA MARIA AGOSTINI, *Giuseppe Poggi. La costruzione del paesaggio*, Edizioni Diabasis, Reggio Emilia 2002.

[348] GIUSEPPE POGGI, op. cit., 1882, pag. 140. Lo stabilimento, dal nome significativo, è inaugurato nel 1871 e funziona fino al 1878, quando viene smantellato. Vi si trovavano vari padiglioni e *chalets* dalle forme esotiche progettati dall'architetto Giacomo Roster.

Figure 114 e 115. "Pianta di Firenze e dei suoi contorni al 1857-1861", prima del progetto di ampliamento di Giuseppe Poggi e progetto di massima dell'ampliamento della città presentato dal Poggi al Comune nel 1865.
Fonti: GABRIELLA CAPECCHI (a cura di), *Alle origini di Firenze. Dalla preistoria alla città romana*, Polistampa, Firenze 1996, pag. 58 e GIOVANNI MICHELUCCI e altri, op. cit., 1953, figura 19.

L'idea del Poggi di parco pubblico è permeata dalle teorie del tempo basate sulla necessità di garantire spazi per la salute e il benessere fisico dei cittadini, ma anche dalle conoscenze delle contemporanee esperienze francesi e, soprattutto, inglesi dei *pleasure gardens*[349] destinati allo svago dell'aristocrazia e della borghesia, in cui il giardino funge da sfondo per ospitare attività teatrali e ludiche. Quello ottocentesco è il primo della serie di piani urbanistici in cui, abbandonando la dimensione *finita* della città, si aprono problemi di definizione dei suoi confini. Per la prima volta nella storia di Firenze si rompe con un gesto forte - la demolizione dell'ultima cerchia trecentesca – il rapporto consolidato tra la città murata e il contado andando a scardinare il *limite* tra queste due realtà. Sebbene l'intervento coincida con l'avvio dell'espansione a macchia d'olio, l'obiettivo originario non è però una crescita illimitata, ma una dimensione *più grande* che mantiene proprie regole urbane, tra cui la monocentralità. La definizione di un nuovo segno tangibile di distinzione è sentita dal Poggi come un'esigenza fondamentale, così da contenere l'espansione residenziale in confini precisi, quasi a definire un'ulteriore cerchia urbana.

La definizione dei confini della città nei piani novecenteschi

Fin dagli inizi del Novecento la piana fiorentina si dimostra la direzione preferenziale per l'espansione, favorita dalle condizioni altimetriche, la presenza della ferrovia e la conseguente localizzazione delle prime aree industriali. Negli studi urbanistici di inizio secolo, come lo è stato nel piano del Poggi, la città è un'entità conclusa a livello concettuale, poiché le periferie assumono sempre il carattere di *aggiunte* che gravitano funzionalmente e strutturalmente sul nucleo storico; non è un caso che fino agli anni Venti venga fatta una distinzione tra "piani regolatori interni" e quelli "esterni", a testimoniare la netta percezione tra un *dentro* e un *fuori* della città. Questa visione che imposta lo sviluppo solo dal punto di vista *interno*, si ha anche con il Piano Regolatore Generale del 1915/24 nel quale è prevista l'espansione indifferenziata su tutto il territorio[350]. I nuovi quartieri mancano sia di adeguate aree verdi, sia di un sistema

[349] L'esperienza dei giardini ricreativi inglesi risale alla fine del Seicento per esaurirsi alla fine dell'Ottocento, ma vede una grande diffusione nel periodo tra XVIII e XIX secolo. Il Tivoli di Copenaghen è del 1842.
[350] Sono previste cinque direzioni: a Nord-Ovest, tra le Cascine e il Mugnone; a Nord, in una piccola area fra le colline di Fiesole e Trespiano; verso Est, a Campo di Marte al piede delle colline di Fiesole e Settignano e a Sud-Est e Sud–Ovest, in riva sinistra dell'Arno.

di spazi che ricucia l'area edificata con il tessuto extraurbano, sebbene tra gli obiettivi di piano vi sia il "…collegamento delle circostanti colline con la parte piana della città"[351], anche se solo sotto il profilo viabilistico.

La crescita prevista dal Piano Regolatore del 1924 è ridimensionata negli studi di un gruppo di tecnici e artisti fiorentini degli anni Trenta, pubblicati con il titolo *Per la Firenze futura,* nei quali si intravede una lettura di maggior respiro territoriale, sebbene ancora legata a una dimensione *finita* della città ed in cui si suggerisce una diversa direzione di espansione verso la zona pianeggiante tra Campo di Marte e Rovezzano scampata alle previsioni di urbanizzazione precedenti. In questi studi si sottolinea la necessità di estendere il quadro di riferimento ai centri vicini e "…a quelle zone che, per ragioni turistiche e di soggiorno, possono avere possibilità di sviluppo e necessità di collegamenti colla città…"[352]. Negli stessi anni il Comune nomina una commissione di tecnici, tra cui Ojetti, per la stesura di un nuovo piano regolatore che in realtà rimane allo stadio preliminare, nel quale si conferma lo sviluppo nelle zone previste dal piano precedente e nei quartieri satelliti costituiti dai nuclei urbani limitrofi, come Fiesole o Bagno a Ripoli, mentre un sistema di strade panoramiche collega le colline, i centri di interesse artistico e le strutture ricettive qui localizzate.

Il controllo del processo di crescita urbana diventa uno dei temi dominanti nei piani del secondo dopoguerra provocando spesso difficoltà tecniche e politiche nel pianificare il territorio *di* Firenze appartenente però ad altre Amministrazioni. A partire dagli anni Cinquanta i piani che si susseguono propongono, senza alcun risultato di importanza significativa, annessioni al territorio fiorentino, tentando anche di organizzare con limitati risultati una pianificazione intercomunale. Il Piano del 1951 ha il pregio di investire un'area non circoscritta ai confini comunali, sebbene le proposte sui territori dei dodici Comuni contermini non derivino da consultazioni con questi, ma da un modello di sviluppo centripeto-radiale tutto incentrato sul capoluogo. Interessante è nel piano l'osservazione di come il paesaggio extraurbano eserciti in modo differente la sua influenza sulla città. La collina rappresenta la cornice naturale della città, non esistendo "…alcuna soluzione di continuità tra città e periferia collinare; città, borgate satelliti, nuclei storici monumentali di interesse artistico e turistico, ville, parchi, campi costituiscono un unico complesso armonico inscindibile"[353]. L'influenza esercitata dalla pianura è di tipo diverso e, a causa della presenza delle aree industriali, più forte in termini di attrazione per la nuova edificazione.

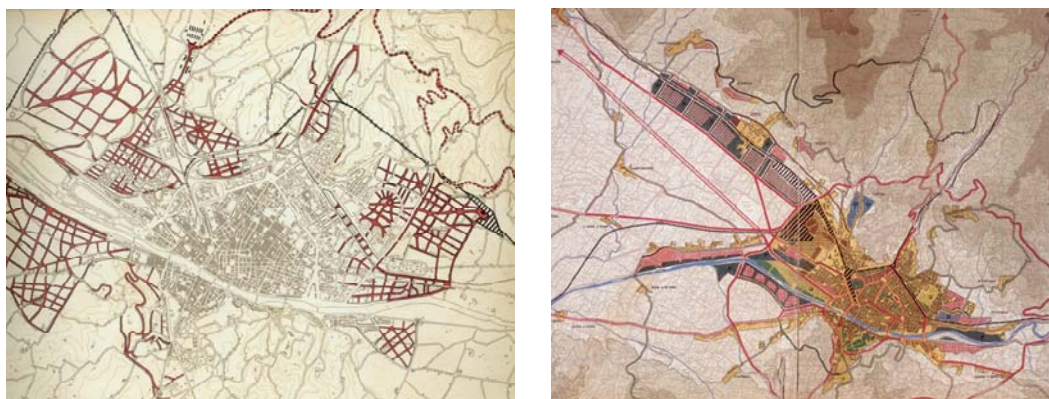



Figure 116 e 117. Il Piano Regolatore del 1915/24, che rimane in vigore fino agli anni Cinquanta e il Piano Regolatore di Bartoli, Pastorini e Sagrestani, a cui partecipano anche i giovani Detti e Savioli, approvato solo come "studio preparatorio" nel 1951.
Fonti: GIOVANNI MICHELUCCI e altri, op. cit., 1953, figura 42 e LANDO BARTOLI, FRANCESCO VENTURA e altri, *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento*, Alinea, Firenze 1986, pag. 194.

[351] Cit. in ENZO CANCELLIERI, *Il "disegno" urbanistico per Firenze tra le due guerre: dal piano del 1915/24 agli studi per "la Firenze futura"*, in LANDO BARTOLI, FRANCESCO VENTURA e altri, op. cit., 1986, pag. 153.
[352] Confederazione Nazionale Sindacati Fascisti Professionisti e Artisti, Comitato di Firenze, *Per la Firenze futura. Comitato per lo studio dei criteri da seguirsi per un piano regolatore di Firenze*, Firenze 1934, pag. 15. Tra i contributi, Ardengo Soffici con *I dintorni di Firenze. Valori artistici, storici e paesistici.*
[353] LEONARDO SAVIOLI, *Il nuovo piano regolatore*, "Urbanistica", 12, 1953, pag. 84.

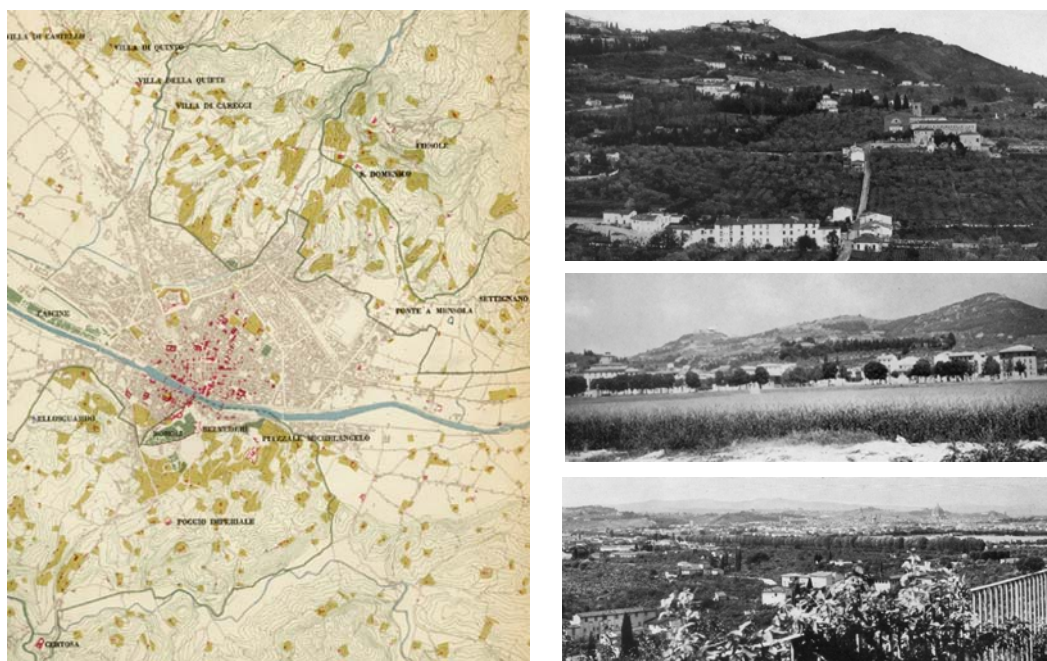



Figure 118, 119, 120 e 121. "Monumenti, ville e parchi in Firenze e nella zona circostante", scenario per il Piano del 1962. Il paesaggio periurbano nella prima metà del secolo: le colline fiesolane; Campo di Marte e la collina di Camerata; Campo di Marte visto da Poggio Gherardo. Edoardo Detti commenta queste foto: "Verso la distruzione dello spazio esterno. Invase poco a poco tutte le aree piane, la città aggredisce sistematicamente le propaggini degli archi collinari. Gli appunti visivi che si presentano hanno lo scopo di dare un'idea dei pericoli e delle degradazioni a cui sono sottoposti gli ambienti collinari più vicini, che devono essere considerati come spazio indispensabile per il respiro di Firenze…"
Fonte: GIOVANNI MICHELUCCI e altri, op. cit., 1953, tavola fuori testo e EDOARDO DETTI, *Firenze scomparsa*, Vallecchi, Firenze 1970, figgure 151, 153 e 150, citazione pag. 143.

Da questa lettura del paesaggio extraurbano derivano due contenuti fondamentali del piano, ripresi da Edoardo Detti dieci anni più tardi: l'espansione lineare in direzione Nord-Ovest e la salvaguardia della fascia pedecollinare che fa da corona alla città, costituendone il naturale limite di crescita, dove è rilevata la presenza di un sistema di strade panoramiche che rafforzano la continuità visuale e ambientale tra la città e le colline, considerate due entità della stessa unità. Queste strade, molte delle quali corrono sui crinali o a mezza costa ricalcando antichi tracciati, collegano i borghi più importanti di cui il piano prevede la valorizzazione ai fini turistici, offrendo "…un percorso chiaro e la visione completa e organica delle bellezze naturali che fanno da scrigno alla città"[354]. Sono individuati sei tratti principali del sistema, tra cui ricompare anche un'idea del Poggi, cioè il prolungamento del Viale dei Colli dietro a Bellosguardo fino all'innesto con la via Pisana per l'Isolotto[355].

Il Piano del Detti del 1962 individua un modello di sviluppo lineare in direzione Nord-Ovest e, secondariamente, ad Ovest verso la via Pistoiese, operando una precisa scelta di ridimensionare l'espansione ad Est e bloccare quella sugli archi collinari meridionale e settentrionale, comprendendo come queste colline "…non fossero più le aree agricole del «bel paesaggio» rurale toscano, ma fossero una strana e pregiatissima sorta di città ruralizzata in cui […] si andava giocando una grossa parte del futuro urbanistico di Firenze"[356].

[354] LEONARDO SAVIOLI, op. cit., 1953, pag. 94.

[355] I sei sistemi riguardano, oltre il citato di Bellosguardo, il collegamento della fascia collinare meridionale da Bagno a Ripoli a Scandicci; due percorsi verso Settignano e Fiesole; uno sulle pendici di Monte Morello in direzione di Colonnata ed un altro sulle pendici collinari di Sesto e Calenzano.

[356] AUGUSTO BOGGIANO, *La centralità urbana. La progettazione di un luogo centrale urbano*, Alinea, Firenze 1992, pag. 60. La protezione delle aree collinari è ottenuta attraverso l'imposizione di nuovi vincoli, la formazione di parchi territoriali (Monte Morello, la Piana), l'abbassamento degli indici di fabbricabilità nelle "zone agricolo-panoramiche". Il Detti aveva già manifestato questa posizione alla metà degli anni Cinquanta nel "caso Sorgane"

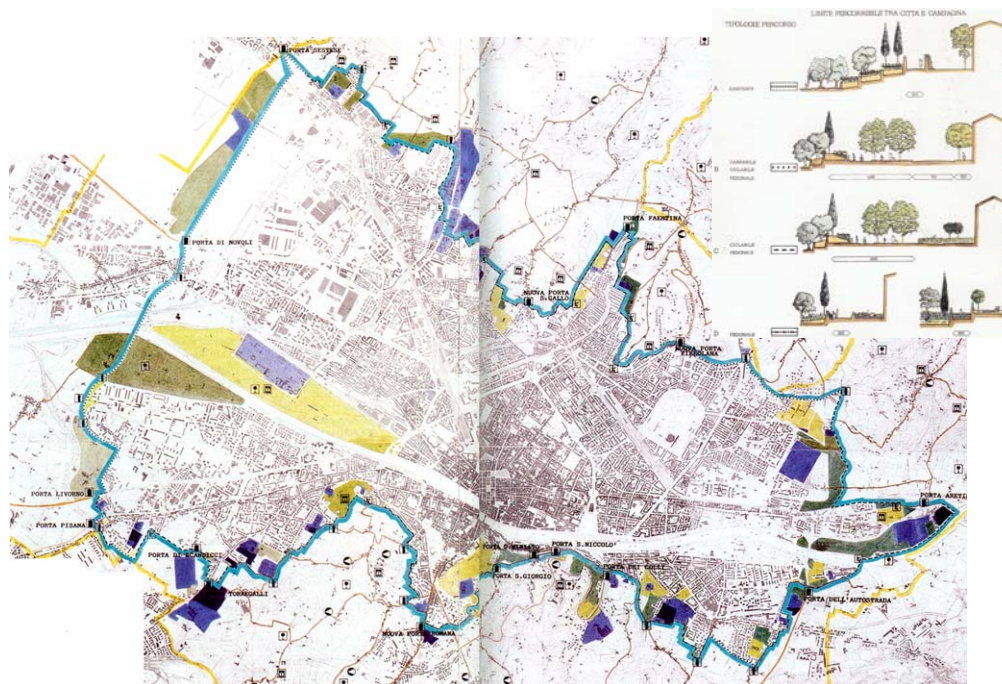



Figura 122. La "murazione verde" definita nel Piano Regolatore del 1992 come "il nuovo limite percorribile della città", che corre lungo il suo perimetro più esterno.
Fonte: Comune di Firenze, *Prg'92. Quaderno n.4 Relazione Generale*, Firenze 1995, figure 58, 59.

Alla fine degli anni Settanta le condizioni in cui maturano le riflessioni che conducono al nuovo piano sono completamente cambiate in quanto la crescita demografica ha avuto un arresto (attestandosi a quattrocentocinquantamila unità al censimento del 1981) e il processo di urbanizzazione dell'area metropolitana si è consolidato con rapporti tra il capoluogo e i Comuni limitrofi assai diversi rispetto a quelli immaginati dal Piano Intercomunale.

Il Piano Regolatore di Astengo e Campos Venuti del 1985, mai adottato, è impostato più sul tema della trasformazione finalizzata ad ottenere una qualità urbana diffusa, piuttosto che su quello della crescita[357]. Il P.R.G. si propone di mantenere e incentivare la potenzialità produttiva dei territori agricoli di pianura, mentre in collina vengono stralciate dalle zone agricole le aree direttamente a contatto con la città nelle quali si riconoscono valori preminenti di protezione ambientale. Ipotizzando un sistema di incentivi e convenzioni con i privati, l'agricoltura diviene un mezzo attraverso cui tutelare attivamente il territorio.

Nel 1998, dopo un percorso avviato agli inizi degli anni Novanta, si conclude con l'approvazione la vicenda del nuovo strumento urbanistico. Il Piano di Marcello Vittorini si propone un obiettivo importante - restituire alla città una nuova identità - e lo fa attraverso la definizione di un nuovo confine tra paesaggio urbano e extraurbano attraverso una "murazione verde". Alla città "delimitata" si riconosce una qualità maggiore rispetto alla città definita "sbrindellata" in cui, con lo sfrangiamento e la dispersione dell'edificazione dei margini, si è andata gradualmente a perdere la percezione del limite quale fattore di riconoscibilità. Fondamentalmente la costruzione del limite è affidata ad una serie di sistemazioni di arredo urbano: un percorso alberato, ciclabile e pedonale, che circonda la città seguendo le principali infrastrutture o il perimetro delle urbanizzazioni, caratterizzato da nuove "porte di accesso" e punteggiato di aree per la sosta "…dotate di piccole attrezzature, panchine, chioschi-bar, fontanelle, piccoli giardini tematici"[358].

che lo vede contrapposto a Michelucci, favorevole alla realizzazione di un quartiere popolare alle pendici delle colline di Sorgane in nome della "città variabile", in continua trasformazione secondo le esigenze degli uomini.

[357] Per una ricognizione sul piano cfr. GIUSEPPE CAMPOS VENUTI e altri (a cura di), *Verso il piano di Firenze. La bozza del Piano Regolatore Generale*, "Professione Architetto, periodico degli Architetti Toscani", 2/3/4, 1991.

[358] Comune di Firenze, Assessorato all'Urbanistica, *Prg'92. Quaderno n.4 Relazione Generale*, Firenze 1995, pag. 169.

Un giardino ornamentale essenzialmente *lineare*, mancando completamente di attenzione alla definizione *spaziale* complessa con funzione di mediazione e relazione con il paesaggio extraurbano. Il piano contiene però alcune preziose indicazioni che si leggono nel "Parco storico della Collina fiorentina" e nel "Parco dell'Arno e dei suoi affluenti" intesi non come "…porzioni di territorio da sottrarre all'uso antropico o da espropriare […] bensì come luogo di memoria storica e di antica, saggia antropizzazione, in cui è fondamentale mantenere e restaurare le opere e le piantagioni tradizionali, il ricchissimo, straordinario, patrimonio edilizio, il sistema dei percorsi storici che legavano le ville, le case coloniche, i luoghi di culto, i campi coltivati con Firenze e con i centri minori in un sistema di relazioni estremamente articolato, tuttora chiaramente leggibile"[359]. Si afferma dunque l'inutilità di "…prevedere vaste, impegnative e peraltro improbabili operazioni di esproprio e di gestione pubblica…", incentivando a "…mantenere con ogni mezzo le attività agricole tradizionali…"[360]. Queste affermazioni rimangono a livello propositivo poiché in entrambi i casi sono previste norme di tutela generiche, non definendo i diversi sistemi nella loro articolazione interna e fornendo semplici indicazioni di inedificabilità delle aree agricole[361].

La città metropolitana[362]

Firenze e la prima cerchia dei Comuni limitrofi costituiscono un fitto tessuto di continuità urbana che vede la propria origine in processi di natura storica e in scelte urbanistiche più recenti che, assecondando la naturale tendenza favorita dai caratteri morfologici, hanno indirizzato lo sviluppo nel fondovalle dell'Arno, in direzione Nord-Ovest. Se nel 1951 la piana fiorentina "…si presentava come una sequenza di centri distribuiti ai bordi della valle (margine collina-pianura) connessi da borghi sorti sulla viabilità maggiore (Pistoiese, Pisana, Pratese, Senese), al 1984 le aree inedificate rappresentano degli ambiti interclusi nel quadro di una sequenza edilizia pressoché continua, che interessa non più soltanto i bordi della piana, ma vaste aree centrali (ad esempio la direttrice Scandicci-Campi)"[363].

La formazione dell'area metropolitana risale, come molte altre realtà italiane, agli anni Sessanta-Settanta[364]; si tratta di un processo di crescita che, secondo un modello di sviluppo policentrico, ha investito i Comuni confinanti con Firenze, accelerato da fenomeni diversi come le dimensioni limitate del capoluogo e le sue caratteristiche orografiche, ma anche le

[359] Comune di Firenze, op. cit., 1995, pag. 151.
[360] Comune di Firenze, op. cit., 1995, pagg. 151-152.
[361] L'Art. 49 del PRG'98 relativo al "Parco storico della Collina fiorentina e Parco dell'Arno" prevede norme finalizzate esclusivamente al controllo dell'edificazione: nelle zone E1/E2 non sono consentiti nuovi edifici; nelle zone F/G la realizzazione di impianti sportivi non deve comportare alterazioni morfologiche; gli interventi privati devono essere sottoposti a studio di impatto ambientale; l'abbattimento e sostituzione di alberi deve essere sottoposta a autorizzazione. Unica norma gestionale riguarda gli incentivi per le sottozone E1/E2 per il mantenimento e ripristino delle opere di sistemazione del terreno e dei terrazzamenti, della vegetazione, della viabilità minore, per l'agricoltura biologica, per il recupero degli edifici di valore storico-documentario. E' previsto il restauro dei lastricati e il mantenimento delle strade non asfaltate comunali e vicinali.
[362] Firenze è definita "metropoli regionale a forte apertura internazionale" in base a una rete di interdipendenze territoriali, una sorta di terzo grado nell'ambito delle classificazioni gerarchico-funzionali delle città europee, dietro un primo livello delle "metropoli internazionali dominanti" (Londra e Parigi) e un secondo livello delle "metropoli internazionali specializzate"(tra cui Francoforte, Monaco, Milano). Cfr. CARLO TRIGILIA (a cura di), *Firenze 2010. Piano strategico dell'area metropolitana fiorentina*, Comune network, Firenze 2003, pag. 2.
[363] AUGUSTO BOGGIANO, MARIELLA ZOPPI, *Toscana*, in GIOVANNI ASTENGO, CAMILLO NUCCI, (a cura di), *IT URB 80. Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia*, volume primo, "Quaderni di urbanistica Informazioni", 8, 1990, pag. 158. Sull'area metropolitana cfr. anche LANDO BORTOLOTTI, GIUSEPPE DE LUCA, *Come nasce un'area metropolitana. Firenze Prato Pistoia: 1848-2000*, Alinea, Firenze 2000.
[364] Per primo nel 1958 Aldo Sestini osserva l'esistenza di una unitarietà funzionale dei centri urbani attorno a Firenze, a cui applica il concetto di conurbazione introdotto agli inizi del secolo da Geddes. L'impostazione dell'area metropolitana risale ad un Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 1956 che delimita un territorio di sedici Comuni, ampliato a ventidue dal Piano Intercomunale Fiorentino (PIF) del 1965, affidato dal Detti agli architetti Di Pietro, Greppi, Pettini e Sica, mai approvato. Cfr. GIANFRANCO DI PIETRO e altri, *Piano Intercomunale del comprensorio fiorentino 1965. Studi ricerche e documenti*, Stab. Tipocolor, Firenze 1966. Con la D.C.R. 130/2000 si indica per "area metropolitana fiorentina" i settantatre Comuni delle Province di Firenze, Prato e Pistoia.

politiche di protezione degli spazi collinari. A fronte però di un processo *spontaneo* di unificazione, le scelte urbanistiche locali non favoriscono l'integrazione: ogni Comune si dota di un proprio strumento urbanistico senza alcuna visione complessiva (escluso il Piano Detti del 1962) e con forti ripercussioni sul consumo di suolo.

La definizione dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia è sancita dallo Schema Strutturale coordinato da Giovanni Astengo e predisposto dalla Regione Toscana negli anni Novanta[365] che si pone tra gli obiettivi il "…rimodellamento urbanistico dei bordi frammentati e dispersi delle città (frange urbane) e degli spazi interurbani e periurbani, a bassissima densità insediativa, interclusi nelle larghe maglie del sistema insediativo della piana"[366] e la ricomposizione del sistema colline-pianura-fiumi in un quadro continuo ed organico al fine di "…trasformare i grandi vuoti interurbani e periurbani residui ed uniformi, di un paesaggio rurale fluviale in massima parte altamente degradato, in tessuto connettivo: cioè in una nuova e diversa componente del paesaggio urbano che connette le diverse città fra di loro e queste con il sistema di pianura e rurale che lo contiene"[367].

Lo Schema Strutturale articola il sistema ambientale in subsistemi, la cui definizione progettuale e gestionale è prevista attraverso progetti direttori da predisporsi in collaborazione con gli Enti locali. Al "parco metropolitano"[368] è attribuito ruolo di riqualificazione della conurbazione fiorentina, non tanto per la salvaguardia dei caratteri rurali, considerati ormai marginali, quanto per "…per accogliere, oltre ai già previsti impianti e infrastrutture, un insieme di funzioni urbane (che mancano o sono richieste o non trovano spazio nella città esistente) per lo svago, lo sport, lo spettacolo…"[369]. Il pericolo altrove richiamato di considerare le aree periurbane solo in funzione di compensare le risorse presenti in città, emerge dal carattere prettamente *urbano* del parco della piana, un contenitore di funzioni più varie: quattro grandi centri sportivi, un campo da golf, un orto botanico, campi agricoli sperimentali, orti urbani, un campeggio-ostello, un'oasi floro-faunistica (unica attrezzatura realizzata).

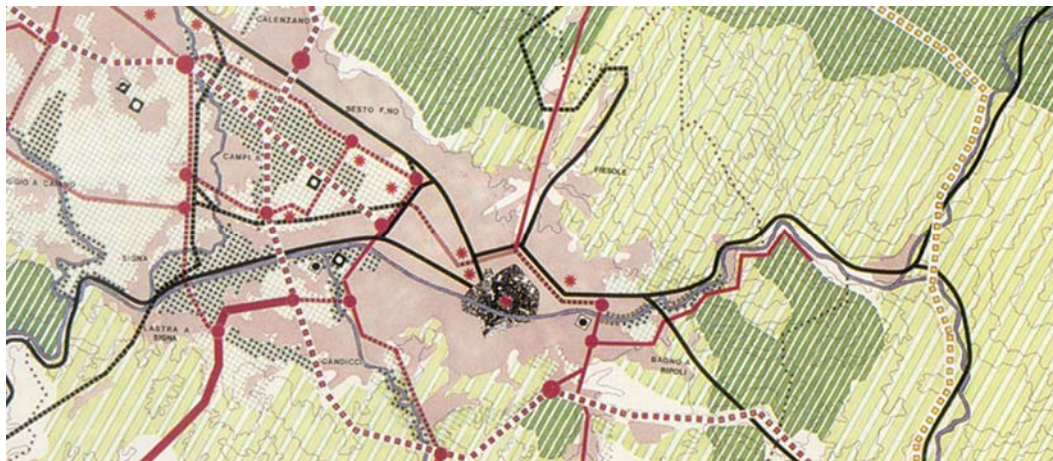



Figura 123. Sintesi dello Schema Strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia: gli interventi infrastrutturali si collocano su uno *sfondo* di tutela estesa dato dalle aree protette di categoria a) e di categoria b,c,d) secondo la D.C.R. 296/82 (in tratteggio scuro e chiaro) e i parchi metropolitani e fluviali (in puntinato).
Fonte: GIUSEPPE DE LUCA (a cura di), *La pianificazione regionale in Toscana: 1984-1990*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 10, 1991, pag. 39.

[365] E' composto da direttive e relative istruzioni tecniche che specificano gli obiettivi riferiti a tre sistemi - ambientale, insediativo e infrastrutturale - individuando parametri e strumenti per la stesura di progetti direttori.
[366] MANLIO SUMMER, *Il senso del progetto*, in MANLIO SUMMER (a cura di), *Il parco metropolitano dell'area fiorentina*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 12, 1992, pag. 9.
[367] GIUSEPPE DE LUCA (a cura di), *La pianificazione regionale in Toscana: 1984-1990*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 10, 1991, pag. 42.
[368] Il progetto direttore, elaborato da un gruppo regionale coordinato dall'architetto Summer, su mille ettari nella piana fiorentina divisi in otto comparti funzionali di attuazione, è rimasto allo stadio iniziale.
[369] MANLIO SUMMER, op. cit., 1992, pag. 11.

Se da un lato è evidente la limitazione di siffatta visione urbanocentrica che associa questo luogo più alle sue criticità che alle potenzialità, dall'altro è indiscutibile l'importanza che tale previsione ha avuto nel decidere il destino di questa area che si configura non come un brano di natura ricostruita in contrapposizione alla città, ma "…come una modalità con la quale la città metropolitana recupera la propria specifica qualità ambientale, raccordando il territorio urbanizzato delle aree di pianura, fluviali e non, con quelle collinari"[370].

La reale fattibilità del parco è posta al centro degli studi del progetto direttore, a partire dalla considerazione dell'urgenza di un riassetto idraulico dell'area ed affidandosi all'attuazione degli interventi infrastrutturali e di servizio previsti. In merito alla sempre complessa questione gestionale, è ipotizzata una specifica struttura di gestione e manutenzione per la struttura portante del parco, costituita da percorsi, aree boscate, prati, superfici d'acqua e aree agricole ed una serie di strutture miste pubblico-private per le varie attrezzature sportive e ricreative presenti.

"Tracce" di progettazione paesistica

Questa sintetica ricostruzione della storia degli strumenti urbanistici ha rintracciato quelle *tracce* di progettazione paesistica che, rivelando una attenzione particolare al paesaggio periurbano, rivestono interesse specifico rispetto al tema indagato, rappresentando i presupposti e, al tempo stesso, offrendo spunti per la definizione contemporanea del progetto del *paesaggio di limite* fiorentino. I momenti rilevanti possono essere ricondotti a quattro episodi, che corrispondono a diversi approcci culturali.

Il Piano Poggi è il primo che pone una tematica paesistica e lo fa nei modi propri della cultura ottocentesca che lo ha generato. Giuseppe Poggi, a conoscenza delle coeve trasformazioni delle capitali europee, costruisce la sua città sulla base di una generale idea di bellezza, che rappresenta una vera e propria strategia progettuale. Egli immagina perciò visuali e crea collegamenti, coinvolgendo anche il "bel paesaggio" delle colline, che non considera però più che una cornice del quadro "Firenze".

Dall'*abbellimento* poggiano si deve aspettare quasi un secolo prima che nella cultura urbanistica si ripresenti un interesse per il territorio extraurbano senza considerarlo un semplice ricettore dell'espansione della città. Questa volta la tematica paesistica è richiamata dal Detti e assume il carattere della tutela e della valorizzazione dei valori storici e culturali consolidati nel corso dei secoli e rimasti inalterati fino allora.

Edoardo Detti, come in un certo senso aveva fatto il Poggi, comprende la potenzialità della *cintura* costituita dal paesaggio extraurbano collinare, che considera un immenso e irrinunciabile patrimonio da difendere dagli interessi speculativi. Non esiste nulla nella sua proposta definibile "cintura verde", in quanto essa è impostata più sulla salvaguardia che sulla progettazione del paesaggio periurbano. Inoltre è, in un certo senso, *parziale* in quanto l'interesse è rivolto esclusivamente al territorio di collina mentre quello di pianura è sacrificato come area di naturale espansione urbana. Il piano è stato però l'ultima opportunità offerta dalla relativa saturazione edilizia dei territori extraurbani, di progettare città e paesaggio come un tutto organico, ponendo le basi per la formazione di un sistema del verde di cintura metropolitana.

Accanto a queste due esperienze devono aggiungersi due contributi più recenti relativi allo Schema Strutturale regionale di Astengo e al Piano Regolatore comunale di Vittorini. Il maggior pregio del primo risiede nell'essere, dopo il fallimento di tentativi trentennali, un riferimento per il coordinamento delle politiche locali, sebbene questa carica innovativa rappresenti anche una debolezza: non identificandosi in nessun strumento tradizionale di pianificazione si configura come guida al coordinamento dell'area, dotato di alcuni punti fermi e di un'ampia gamma di indirizzi, immediatamente efficace ma operante solo attraverso l'adeguamento dei piani locali. Se questo strumento è la sede idonea per la definizione di

[370] MARCO GAMBERINI, *Le indicazioni dello schema strutturale*, in MANLIO SUMMER (a cura di), *Il parco metropolitano dell'area fiorentina*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 12, 1992, pag. 60.

importanti scelte di carattere paesistico-ambientale - si fa un riconoscimento importante, l'*unicuum* rappresentato dal paesaggio urbano ed extraurbano quale sistema costituito da complessi legami e evidenti fragilità per le quali risulta fondamentale il recupero delle relazioni trasversali collina-pianura attraverso la rete dei corsi d'acqua - la sua forza propositiva è però ridotta dalla situazione urbanistica contingente che si attua anche attraverso piccole modifiche degli assetti esistenti. Nonostante il parco metropolitano continui a rappresentare una scelta condivisa ai diversi livelli di pianificazione, appare sempre più lontana per la continua infrastrutturazione e urbanizzazione della pianura la possibilità di realizzare un vero e proprio parco nella forma di bosco urbano, non improntato su una spinta funzionalizzazione che porta a riempire di valori urbani la pianura nella sua apparente "piattezza vuota".

Con il P.R.G.'92 si introduce nella pianificazione fiorentina il concetto di cintura verde, sebbene questa non sia trattata in forme innovative bensì in modo statico e teorico, senza coinvolgere *operativamente* il territorio extraurbano. Quello della ri-*delimitazione* della città è un tema particolarmente sentito da Marcello Vittorini che lo ha affrontato anche nei piani regolatori di Bolzano, Verona e Ravenna, considerato indispensabile e propedeutico alla sua riorganizzazione e riqualificazione e alla valorizzazione del concetto di centralità. Ma la proposta di una "murazione verde" risulta *limitata* sia concettualmente, in quanto finalizzata esclusivamente all'individuazione di un segno per definire la *forma urbis*, sia praticamente poiché ridotta allo spessore di un percorso. L'intervento ha un sapore quasi ottocentesco, di decoro urbano che si limita a creare un elemento lineare, segnato da adeguate "porte", privo di *spessore*, non coinvolgendo cioè spazi agricoli interclusi, periferie carenti nella dotazione di aree verdi, frange edificate o semplicemente territorio extraurbano. Unico accenno ad aprirsi a una dimensione trasversale si trova nella "…opportunità di sistemare il percorso alberato ad «arboretum» (cioè come giardino botanico informativo e formativo) e come connessione fra aree adeguatamente ampie di «foresta urbana»…"[371].

Questa immagine è rappresentativa del rischio intuito a proposito delle cinture verdi da Ian McHarg alla fine degli anni Sessanta di cadere nella pura ricerca formale. Il progetto del nuovo limite non possiede capacità di riqualificazione paesistica, ecosistemica e morfologica dei luoghi.

Pur non essendo concepita tradizionalmente come sistema di aree verdi pubbliche, anche la proposta del parco delle colline contenuta nel piano, risulta poco efficace mancando di una effettiva traduzione normativa. Peraltro la suddivisione tra parco delle colline e parco dell'Arno, mantenuta anche in fase di revisione nel 1998, si poggia su una artificiosa separazione tra la rete idrografica, alla quale è attribuito "interesse paesistico-ambientale" e l'insieme dei rilievi collinari a cui corrisponde un interesse strettamente "culturale", proponendo una sorta di differenziazione tra i valori ecologici e quelli storici, senza considerare l'evidente unitarietà del sistema paesistico costituito dalle colline *e* dai fiumi. Alla duplice articolazione in parco delle colline e parco fluviale non corrisponde una netta distinzione normativa; del resto si tratta di norme di tutela generica, impostate esclusivamente in termini di limitazioni dell'edificabilità. Il piano non affronta infatti il tema del paesaggio-parco in termini di tutela attiva, preoccupandosi cioè delle modalità e dei soggetti di gestione o delle azioni progettuali da intraprendere per risanare quelle porzioni di territorio soggette all'abbandono e ad usi impropri o della semplice gestione agricola.

[371] Comune di Firenze, op. cit., 1995, pag. 172.

3.2 RICOSTRUZIONE DEGLI SCENARI ATTUALI: CINQUE LIVELLI DI LETTURA

Firenze "…è una città fortemente visibile. Essa giace in un arco di colline lungo l'Arno, in modo che città e colline sono quasi invariabilmente in reciproca relazione visiva. A sud, l'aperta campagna penetra fin quasi nel cuore della città, creando un contrasto deciso (…) A nord, piccoli insediamenti separati, come Fiesole e Settignano, sono visibilmente incastonati su caratteristiche colline"[372].

Cinque livelli di lettura

I livello: il Piano di Indirizzo Territoriale Regionale

Il Piano di Indirizzo Territoriale, approvato nel 2000 e attualmente in corso di revisione, è lo strumento attraverso cui la Regione Toscana stabilisce gli orientamenti per la pianificazione degli Enti locali e definisce gli obiettivi operativi della propria politica, fornendo un quadro di riferimento importante, organizzato secondo tre tipologie di risorse - città e insediamenti, territorio rurale e infrastrutture per la mobilità e l'energia - sebbene l'efficacia di tali prescrizioni si dimostri solo nel momento in cui esse vengono effettivamente tradotte nell'attuazione delle politiche locali[373].

Tra gli obiettivi prioritari del P.I.T. è riservata attenzione specifica alle aree rurali periurbane, attribuendo all'agricoltura un ruolo di presidio ambientale e paesaggistico. Nel definire cinque classi di caratterizzazione economico-agraria del territorio, che Province e Comuni nei loro strumenti urbanistici debbono provvedere a riconoscere, si osservano le aree contigue agli aggregati urbani dove l'attività agricola riveste un ruolo marginale rispetto alle altre attività economiche e sociali. Qui si prescrive la promozione e il sostegno dell'agricoltura come strumento di gestione attiva del territorio, anche nelle forme part-time, dell'autoconsumo e del tempo libero, evidenziando la possibilità di realizzare "…idonee sistemazioni connesse alle attività significative per le funzioni colturali e ricreative e la fruibilità degli spazi aperti", oltre la necessità di prestare particolari attenzioni "…alle formazioni vegetali aventi valore paesistico, quali filari, le alberature e l'orditura delle coltivazioni, la sistemazione della viabilità minore, la vegetazione segnaletica e l'arredo"[374].

Indicazioni in merito alla sostenibilità ambientale sono contenute anche all'interno del Piano di Sviluppo Rurale, strumento regionale di programmazione previsto dal regolamento comunitario che definisce obiettivi specifici corrispondenti a tre assi prioritari di intervento, tra cui il sostegno al miglioramento dell'ambiente rurale. Misure specifiche riguardano l'erogazione di fondi per l'introduzione di metodi di agricoltura biologica, per la sostituzione nelle aree protette delle attività agricole con forme di gestione diverse dalla produzione e per opere di imboschimento su aree non agricole, in particolare quelle periurbane[375].

Specificamente per l'ambito metropolitano fiorentino, il P.I.T. indica, accanto alla riqualificazione delle aree agricole a economia debole o svantaggiate per la presenza di infrastrutture e urbanizzazione, "…la tutela e valorizzazione delle testimonianze storiche e culturali, rappresentate dal paesaggio e dall'ambiente costruito dalla antica presenza dell'uomo nei territori collinari e di pianura limitrofi agli insediamenti ed agli ambiti metropolitani…"[376], richiamando così l'attenzione anche sulla pianura edificata.

[372] KEVIN LYNCH, op. cit., 1990, pag. 107.
[373] Il piano è definito dalla L.R. 5/95 (sostituita oggi con la L.R. 1/2005), una delle prime leggi regionali in materia di governo del territorio con contenuti innovativi di salvaguardia delle risorse e di sviluppo sostenibile.
[374] Regione Toscana, *Piano di Indirizzo Territoriale*, Edizioni Regione Toscana, Firenze 2000, Art. 25, "Aree ad economia agricola debole contigue agli aggregati urbani".
[375] Regione Toscana, *Piano di Sviluppo Rurale 2000-2006*, Misura 8.2 "Altre misure forestali", Azione 8.2.1 "Altri imboschimenti". Imprenditori agricoli ed Enti pubblici possono beneficiare di fondi (fino al cinquanta percento) per la costituzione di aree boscate urbane e periurbane e per la realizzazione di siepi, filari e reti ecologiche.
[376] Regione Toscana, op. cit., 2000, Art. 48, comma l), "Obiettivi relativi al sistema territoriale di programma della Toscana dell'Arno".

II livello: il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento, approvato nel 1998, contiene un'indicazione importante ai fini del tema di cui ci si occupa, in merito alla percezione del limite tra città e campagna: "i limiti tra territorio aperto e urbano non potranno quasi mai essere costituiti da una linea, ma piuttosto da una fascia di transizione, dove i nuovi quartieri si diradino lasciando spazi vuoti tra le costruzioni, spazi che restano spesso inerti disordinati, in una periferia che è insieme una brutta città e una brutta campagna. In molti casi la fascia di passaggio tra agglomerato urbano e campagna forma un quadro paesistico a rischio a causa di una espansione incontrollata in una zona di difficile equilibrio estetico e ambientale"[377].

Nel piano si legge anche una critica alla "murazione verde" del P.R.G.'92: "…la difficoltà nel perimetrare, oggi, i nuovi «limiti» della città esistente deve fare i conti non solo con questa cronaca complessa [la progressiva dilatazione del costruito] ma anche col cambiamento globale dei rapporti fra città e territorio. Rapporti che non sono tanto fra due «fisionomie» diverse per forma e per immagine o tali da potersi individuare e definire, semplicisticamente, come «interfaccia» critica da modellare convenientemente tramite compiacenti «disegni» – o «ri-disegni» - urbani, quanto, in realtà da comprendere per quella loro natura difficile e instabile […]. Non si crede che soluzioni serie e motivate possano essere affidate a compiacenti «circonvallazioni» segnate da nuove «porte» debitamente ribattezzate né a fragili piantumazione in essenze più o meno autoctone: esse, anzi, tendono a creare delle «cinturazioni» ovvero delle forme di chiusura fittizia fra uno «stato» e l'altro che non risolvono affatto il problema stabilendo soltanto un «dentro» e un «fuori» del tutto artificioso…"[378].

Con lo *Statuto del Territorio* il P.T.C. disciplina la trasformazione del paesaggio extraurbano dettando norme di indirizzo e prescrizione volte a coordinare le configurazioni e gli effetti territoriali dello sviluppo socio-economico, salvaguardando i valori e le risorse ambientali. Il piano costituisce una precisazione degli assunti regionali circa la valenza del paesaggio come risorsa essenziale, in particolare quello collinare dove all'agricoltura si riconoscono ruoli complementari a quello produttivo quali la conservazione paesistica e la difesa idrogeologica. Tra gli strumenti previsti, i Programmi di Paesaggio sono destinati non alle aree di notevole pregio naturalistico, tutelate attraverso altre categorie normative e gestionali, ma alle parti di territorio di particolare pregio storico, culturale e paesistico con caratteri prevalentemente rurali, individuate dal P.T.C. come "Aree fragili da sottoporre a Programma di Paesaggio".

In merito alla piana fiorentina, il P.T.C. individua due forme di tutela. Da un lato, la definisce tra le "Aree sensibili già vulnerate da fenomeni di esondazione e soggette a rischio idraulico", recependo quanto contenuto nel Piano di Bacino del fiume Arno e prescrivendo interventi di mantenimento e miglioramento delle condizioni fisiche e ambientali esistenti e di valorizzazione e intensificazione delle funzioni idrauliche nelle aree naturalmente predisposte alla laminazione delle piene; dall'altro, la pianura è classificata "Ambito di reperimento per l'istituzione di parchi provinciali, riserve e aree naturali protette di interesse locale", in riferimento all'articolazione prevista dalla legge regionale 49/95 e recependo la proposta di Anpil avanzata da Sesto Fiorentino.

E' interessante sottolineare la particolare interpretazione di *parco* nel piano provinciale quale "spazio organizzato ai fini di una fruizione razionale […] dove devono andare

[377] GIUSEPPE BARBIERI, *Manuale del territorio aperto. Guida alla pianificazione e alla tutela dell'ambiente e del paesaggio*, "Ad Arnum. Quaderni dell'Area politiche del territorio, ambiente e agricoltura della Provincia di Firenze", F. Angeli, Milano 2002, pag. 10. E' utile riportare la definizione di territorio aperto, che è "…costituito dalle aree a destinazione agricola e forestale e comunque dalle aree dove prevalgono spazi verdi e non edificati. E' tuttavia difficile stabilire limiti […] sia sul piano formale […] sia su quello funzionale […]. In tale situazione gli indicatori più significativi […] appaiono quelli paesistici e insediativi più di quelli funzionali […]. Ove il costruito non superi mediamente il 20-30% della superficie e l'insediamento a corpi isolati prevalga su quello compatto, si può parlare di territorio aperto […]. Inteso nel suo insieme, il territorio aperto comprende anche i borghi, i casali sparsi e tutti gli insediamenti minori, specie se di rilevanza storica e inseriti in aree collinari." GIUSEPPE BARBIERI, op. cit., 2002, pag. 10.

[378] Provincia di Firenze, *Piano Territoriale di Coordinamento*, *Statuto del Territorio*, 1998, "I confini fra città e territorio: i problemi delle aree di frangia", par. 9.2.2.

d'accordo natura ed uomo, cultura e società, economia e lavoro" e il riconoscimento di valore alla pianura, sebbene l'interesse sia più rivolto all'individuazione di azioni di salvaguardia che alla predisposizione di un quadro progettuale capace di controllare le trasformazioni. Quello provinciale rappresenta il livello ideale in cui definire linee guida che possano costituire riferimento stringente per le varie politiche comunali, soprattutto considerando che, in attesa di istituire aree protette, in pianura sono consentiti interventi di nuova edificazione o trasformazione, sebbene solo per interesse pubblico (impianti tecnologici, attrezzature e infrastrutture) e con caratteri congruenti ai valori naturali, storici e morfologici dell'area.

III livello: il Piano Strategico dell'Area Metropolitana Fiorentina

Sull'esempio di altre città europee e italiane, Firenze ha approvato nel 2002 un Piano Strategico che prefigura lo scenario alla fine del decennio attraverso l'individuazione di una serie di obiettivi e l'impegno a realizzare alcune di azioni[379]. All'interno del quarto asse previsto dal piano[380], una finalità riguarda il miglioramento della qualità dell'ambiente, che implica prioritariamente la riduzione dell'inquinamento atmosferico - Firenze risulta città dalle prestazioni e qualità "medie" secondo il *Rapporto Ecosistema urbano 2000* di Legambiente - e la realizzazione di un sistema del verde a scala metropolitana.

Il piano ripropone progetti già noti di cui si sottolinea l'urgenza della realizzazione e la necessità dell'integrazione in un quadro organico di coordinamento attraverso la redazione di un "Progetto Generale del Verde Metropolitano" e la costituzione di una società di gestione al fine di coinvolgere tutti i soggetti disponibili ad investire nella riqualificazione ambientale e funzionale[381].

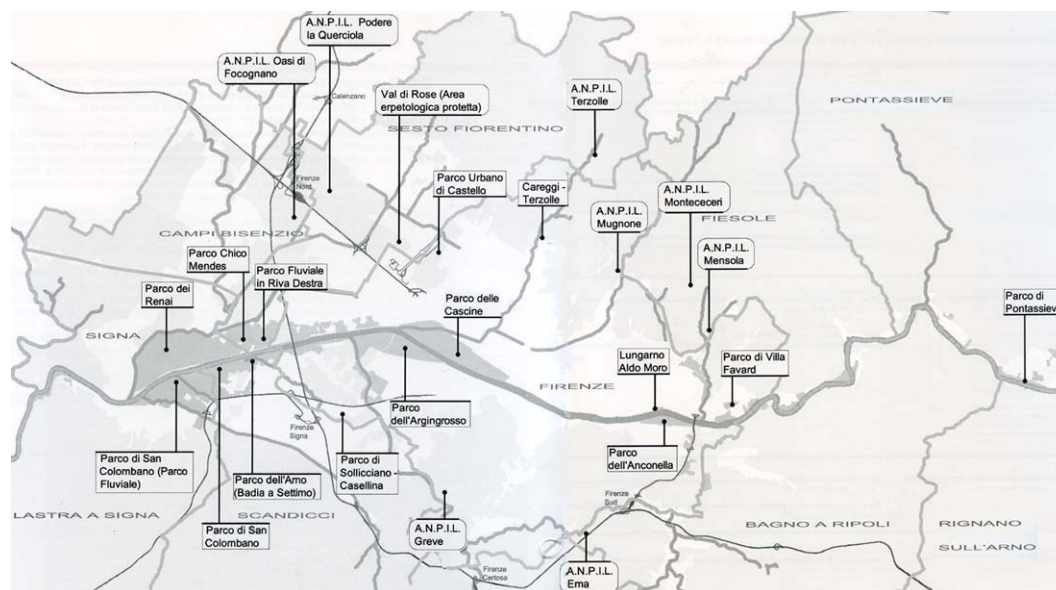



Figura 124. Gli interventi ipotizzati dal Piano Strategico per l'area metropolitana fiorentina si configurano come una rete di aree pubbliche di diversa tipologia dislocate in posizioni *di cintura* urbana.
Fonte: CARLO TRIGILIA (a cura di), *Firenze 2010. Piano strategico dell'area metropolitana fiorentina*, Comune network, Firenze 2003, pag. 153.

379 Nel 2000 si è costituito un Comitato Promotore promosso dal Comune di Firenze al quale hanno aderito vari Enti e Comuni dell'area metropolitana. Nel 2003 si è costituita *Firenze 2010. Associazione per il Piano strategico dell'area metropolitana fiorentina* con il compito di favorire la realizzazione delle trentadue idee-progetto, individuando quelle da realizzarsi prioritariamente, e verificare i risultati raggiunti.
380 Il Piano individua quattro assi strategici: 1. promuovere l'innovazione e l'integrazione delle risorse e delle funzioni; 2. riequilibrare la localizzazione di funzioni tra Comune centrale e area fiorentina; 3. organizzare più efficacemente la mobilità interna e l'accessibilità; 4. migliorare la qualità urbana come risorsa per lo sviluppo.
381 Obiettivo D.2.3 "L'Arno e la rete dei parchi metropolitani". Cfr. CARLO TRIGILIA, op. cit., 2003, pagg. 147-153.

Figura 125. "Simulazione figurativa" del parco metropolitano, prefigurazione non vincolante che traduce le direttive dello Schema Strutturale dove la centuriazione romana è assunta come supporto dell'impianto urbanistico del parco in cui sono organizzate autonomamente le singole attrezzature.
Fonte: GIUSEPPE DE LUCA (a cura di), op. cit., 1991, pag. 43.

Il sistema del verde metropolitano è organizzato su tre grandi temi, che sono poi quelli attorno ai quali ruota ormai da tempo la pianificazione fiorentina: il fiume Arno, la pianura, le colline. Gli interventi specifici riguardano la valorizzazione e riqualificazione dell'Arno come asse portante di un sistema di spazi verdi che integra alcuni progetti di sistemazione delle sponde da Pontassieve a Signa, alcuni dei quali già realizzati; la creazione di un parco nella pianura fiorentina mediante l'estensione delle iniziative esistenti sulle zone umide, riconfermando l'idea dello Schema Strutturale; la realizzazione di un parco sui rilievi collinari sul modello di quanto previsto dal piano regolatore di Firenze ed esteso a comprendere il territorio dei Comuni contermini, inglobando Anpil e aree protette regionali. Se il parco fluviale si riferisce alla tradizionale categoria di parco urbano, per il quale è ipotizzata la costituzione di una società pubblica di gestione aperta alla partecipazione minoritaria di partner privati, per il parco della piana e per quello delle colline non è individuata nessuna concreta modalità di realizzazione, proponendo per entrambi l'estensione della categoria dell'Anpil[382] la quale, per quanto forma di tutela flessibile, è sicuramente insufficiente a gestire le trasformazioni, le complessità e le contraddizioni dei territori periurbani.

IV livello: i Piani Strutturali Comunali

Il quadro delle trasformazioni dei territori periurbani che emerge dalle previsioni contenute nei Piani Strutturali dell'area metropolitana[383] presenta una discreta dinamicità per quanto concerne la piana e tutto l'arco collinare occidentale sia in tema di mobilità che di insediamenti, rispetto a una situazione di maggiore stabilità dell'area orientale. In merito alle infrastrutture per la mobilità questi territori sono interessati da vari progetti sia di carattere locale, sia di interesse sovralocale come le opere per la terza corsia dell'Autostrada A1 e per l'Alta Velocità, mentre per quanto concerne agli aspetti insediativi si assiste tendenzialmente a

[382] Le aree naturali protette di interesse locale (Anpil) individuano ambiti che "necessitano di azioni di conservazione, restauro o ricostruzione delle originarie caratteristiche ambientali e che possono essere oggetto di progetti di sviluppo ecocompatibile" prevedendo propri strumenti di gestione.
[383] I Comuni dell'area metropolitana hanno concluso o hanno in corso di definizione il proprio strumento di pianificazione secondo le innovazioni introdotte dalla legge regionale 5/95; Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Fiesole, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa, Pontassieve hanno piani strutturali approvati, Firenze adottato, Impruneta in corso di redazione (dicembre 2005).

interventi di riqualificazione e consolidamento dei tessuti urbani esistenti, ma anche a limitate espansioni residenziali, produttive e, soprattutto, commerciali. In materia ambientale i singoli piani contengono una declinazione di previsioni - dagli ambiti per il reperimento di aree protette di Bagno a Ripoli o Lastra a Signa, alle aree agricole con funzione paesaggistica di Campi, alle emergenze vegetazionali e naturali di Pontassieve - e indicazioni puntuali relative all'istituzione di parchi, in particolare il Parco fluviale dell'Arno continuo su tutti i territori dei Comuni che si affacciano sul fiume e il Parco della Piana tra Campi e Sesto.

Il Piano Strutturale del Comune di Firenze presenta un quadro conoscitivo ampio, frutto di consulenze o di studi precedentemente condotti, mostrando una generale attenzione ai territori collinari di cui riconosce il valore culturale e ambientale in continuità con il P.R.G. precedente, sebbene, ancora una volta, non specifichi la definizione di "parco storico della collina". Le norme riguardano più una tutela passiva volta a indicare limiti di edificabilità che non prescrizioni di uso e gestione del patrimonio.

Tale riconoscimento di valore è però importante poiché non si considera il paesaggio collinare costituito da emergenze isolate, ma come un *unicum* organico. Questo è normato all'interno dello *Statuto dei Luoghi* tra le invarianti strutturali da sottoporre a tutela, come definito dalla L.R. 5/95, quale "inalterabilità del paesaggio storico collinare": non sono ammesse nuove edificazioni private e tutti i manufatti dell'assetto storico sono sottoposti a tutela con obbligo di manutenzione. L'analisi morfologica ha condotto a definire una linea di demarcazione compresa tra i sessanta e ottanta metri s.l.m. quale limite del sistema collinare che implica l'individuazione di una fascia di paesaggio da tutelare "…come rapporto tra realtà distinte che trovano nella diversità uno specifico valore aggiunto"[384].

Tra le invarianti compare quindi la "discontinuità tra pianura come luogo dell'insediamento e la collina come luogo del paesaggio aperto": si individua cioè un limite alla città, che si concretizza nella sostanziale inedificabilità delle aree, esclusi gli interventi di utilizzazione agricola dei fondi e quelli relativi alle opere infrastrutturali e attrezzature pubbliche o di interesse collettivo nei termini indicati dalle norme del piano provinciale.

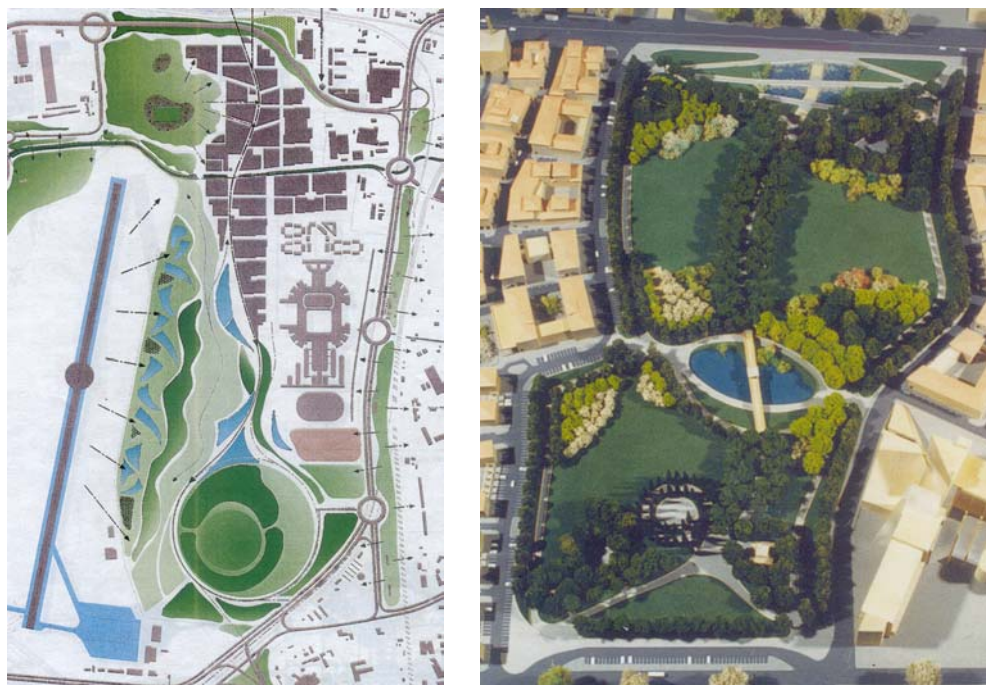



Figure 126 e 127. Progetti recenti: il parco di Castello nel Piano Guida di Richard Rogers del 1998 (non realizzato) e il parco urbano nell'area ex-Fiat a Novoli di Gabetti e Isola (in corso di realizzazione).
Fonti: ENRICO BOUGLEUX (a cura di), *Colloqui con la città. Temi urbanistici per Firenze*, Polistampa, Firenze 1999, pag. 52 e opuscolo informativo della mostra "Firenze la città nuova", Palazzo Vecchio, Firenze, Ottobre 2003.

[384] Comune di Firenze, *Piano strutturale*, 2004, "Statuto dei luoghi e normativa di attuazione", Art. 9.

"Questo sarà il luogo in cui tendenzialmente dovranno andare a collocarsi quei sistemi insediativi aperti tipo i parchi e gli impianti sportivi non costruiti che ancora rimangono da introdurre nel sistema urbano dove lo standard non è saturato"[385]. Il piano non riserva invece la stessa attenzione alla pianura la quale, proprio perché ormai altamente modificata, risulta essere estremamente fragile; essa non compare quale invariante da sottoporre a tutela, ma costituisce un'articolazione del sistema territoriale dove si osserva la necessità di interventi di equipaggiamento vegetazionale, sebbene non si accenni al mantenimento dei seppur deboli assetti agricoli storici[386].

V livello: il quadro ricomposto dei progetti

I progetti di parchi urbani ed extraurbani che dalla metà degli anni Ottanta ad oggi hanno interessato l'area fiorentina sono numerosi, sebbene si tratti quasi sempre di iniziative isolate, molte delle quali rimaste sulla carta, senza una visione organica che individui anche le specifiche competenze degli organismi coinvolti. Unico riferimento, quello costituito dallo Schema Strutturale regionale all'interno del cui dibattito, già nel 1991, si propone una definizione che ribalta, non solo formalmente, il termine di "parco metropolitano" in "sistema metropolitano di parchi", aprendosi a una visione sistemica per la quale l'insieme dei singoli episodi costituisce un complesso interconnesso. L'Arno è la struttura portante di questo sistema: le aree verdi sono concentrate a valle e a monte del centro di Firenze, con un nucleo *forte* rappresentato dal Parco storico delle Cascine e dal Parco dell'Argingrosso, sulla riva opposta, di cui recentemente è stata realizzata una piccola porzione, mentre ad Est il Parco dell'Albereta-Anconella si contrappone alla nuova sistemazione del Lungarno Aldo Moro. Il fiume ha da tempo costituito occasione di sperimentazione progettuale senza, però, un reale coordinamento tra le varie iniziative se non quello promosso nel 1995 dalla Provincia con il Piano Guida finalizzato alla realizzazione di un programma di gestione nel territorio di cinque Comuni dal centro di Firenze fino alla foce dell'Ombrone, nel rispetto della sensibilità ambientale, della conservazione della biodiversità e delle aspettative ricreative della popolazione[387]. Tra i progetti in ambito fluviale si ricorda quello delle "Grandi Cascine", così chiamato perché intende costituire contemporaneamente due grandi parchi, Le Cascine, sottraendole al degrado e l'Argingrosso, recuperando un'area inedificata ma segnata da profonde ferite dove localizzare attrezzature incompatibili con il luogo storico[388]; la proposta non realizzata per il parco fluviale di Bagno a Ripoli e quella, in questo caso attuata, del parco fluviale di Pontassieve[389]. A valle di Firenze una porzione del parco dei Renai di Signa (venticinque ettari su duecentosettanta) è stata recentemente aperta alla fruizione pubblica collegandola alle Cascine con una pista ciclopedonale[390]; a Campi è stato realizzato il parco Chico Mendes e tra Scandicci e Lastra a Signa è stata effettuata la sistemazione dell'area fluviale nei pressi del depuratore di S. Colombano[391].

[385] Comune di Firenze, op. cit. 2004, Relazione generale, pag. 7.

[386] Tra i sistemi territoriali previsti, quello "dell'ambiente, del paesaggio aperto e del paesaggio urbano" è articolato in cinque sub-sistemi: verde urbano, parchi territoriali, collina, fiume e piana; in merito a quest'ultima "sono incoraggiati gli interventi che determinino l'implemento dell'apparato vegetazionale e che inducano fattori di arricchimento dell'assetto fitologico" rimandando la definizione della disciplina al Regolamento Urbanistico.

[387] Cfr. SILVIA MARTELLI, *Ad Arnum, piano guida per l'area fluviale a sud ovest di Firenze,* "Paesaggio Urbano", 3, 1996. Nel 2004 l'Amministrazione provinciale ha promosso la firma di un protocollo di intesa con l'Autorità di Bacino e tredici Enti locali compresi nel tratto tra Signa e Figline, per uno studio di fattibilità del parco fluviale.

[388] La ricerca sul parco è commissionata nel 1983 dal Comune all'Università di Firenze che, sotto il coordinamento del prof. G. Ferrara, ha elaborato un progetto di massima consegnato nel 1989. Recentemente è stato compiuto uno studio per definire i caratteri di una società di gestione, cfr. Comune di Firenze, Assessorato all'Ambiente, Gruppo Tecnico Cascine, *Progetto Parco di Firenze, Cascine e Argingrosso*, Relazione, Dicembre 2001.

[389] Il piano particolareggiato per il parco fluviale di Pontassieve (arch. L. Piazza) è attuato nel 1997; il progetto di fattibilità del parco fluviale della valle dell'Arno a Bagno a Ripoli (prof. G. Pizziolo) è stato adottato nel 1983.

[390] Il piano particolareggiato per un parco nautico e fluviale risale a Michelucci; nel 1997 è approvato il piano di recupero e nel 2002 è inaugurato il "Lotto 0" (arch. S. Crivelli).

[391] Il progetto di parco fluviale a Campi Bisenzio (proff. Pizziolo e Ferrara), pur di dimensioni limitate, è strategico per la connessione Cascine-Renai e coinvolge l'area urbana degradata di S. Donnino. Nel tratto tra Scandicci e Lastra a Signa si ricordano il piano attuativo e di recupero ambientale del sistema del verde e delle

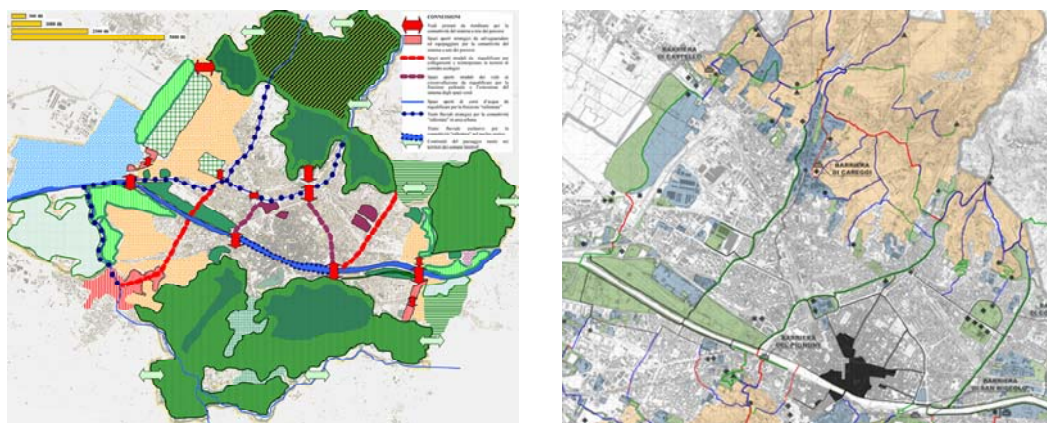



Figure 128 e 129. Schematizzazione del sistema delle connessioni nello studio di fattibilità per la costituzione di una rete di percorsi pedonali extraurbani nel Comune di Firenze. Le aree agricole assumono ruolo strutturale di spazi verdi di cintura urbana dove l'attivazione dei percorsi è lo strumento attraverso cui riappropriarsi dei valori culturali del paesaggio collinare. Particolare della rete dei percorsi proposta che riguarda il margine nord-occidentale della città dove è previsto il parco di Castello.
Fonte: Comune di Firenze, *Studio di fattibilità di un sistema di percorsi pedonali all'interno delle aree extraurbane,* 2000.

Tra le previsioni che hanno investito la piana, il parco urbano di Castello è sicuramente la più importante, nonostante le evidenti carenze di disegno che, nel progetto elaborato all'interno del piano urbanistico esecutivo, risulta estraneo ai caratteri tipologici strutturali della pianura, oltre configurarsi meramente come verde *di arredo* per l'espansione edilizia (ottanta ettari contro centoquaranta tra Accademia dei Carabinieri e altre attrezzature)[392]. L'area di Castello, di fatto l'ultimo grande *vuoto* del Comune di Firenze, riveste un ruolo importante poiché rappresenta, in virtù della propria configurazione planimetrica allungata in direzione Nord-Sud e della posizione strategica ai limiti di una zona densamente edificata, il nuovo margine occidentale della città e l'ultimo, sebbene debole, a causa dei numerosi interventi infrastrutturali, collegamento collina-pianura-fiume.

L'unica parziale attuazione del Parco metropolitano della Piana, per la cui realizzazione è stato appena firmato (Dicembre 2005) un protocollo di intesa tra Regione, Provincia e Comuni di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, è avvenuta con la creazione di un nucleo definito "cellula-parco", circa cinque ettari inaugurati nel 1999 che rappresentano una porzione sperimentale del parco florofaunistico previsto dal P.R.G. del Comune di Sesto, finalizzato all'istituzione di un presidio a difesa della vocazionalità naturalistica della pianura[393].

Particolarmente importante risulta infatti la scelta di impiantare un nucleo di bosco, a rappresentare l'antica foresta planiziaria, in un'area attualmente priva di una consistente presenza di alberi, in grado di apportare benefici sia ecologici che ricreativi. Ancora il Comune di Sesto Fiorentino ha promosso l'individuazione di una strategia per la costituzione

attrezzature ricreative a Scandicci (arch. G. del Sante) e il parco fluviale di Lastra a Signa (proff. G. Pizziolo e R. Micarelli) che prevede la realizzazione di orti, aree sportive e il recupero di aree esondabili.

[392] Il Piano Guida di Richard Rogers per l'area di Castello è presentato nel 1998; lo stesso anno l'Amministrazione indice un concorso ad inviti, di cui non nomina alcun vincitore e nel 1999 è approvato il Piano Urbanistico Esecutivo elaborato dagli uffici tecnici comunali. Si conferma il disegno di Rogers, del quale però non sono colti pienamente gli spunti in merito alla depurazione delle acque, la regolazione microclimatica, il ripristino dei corsi d'acqua superficiali e la previsione delle aree allagabili. Cfr. Richard Rogers Partenership, *Piana di Castello. Piano Guida*, Comune di Firenze, Direzione Urbanistica Firenze 1998 e CASALINI ISABELLA (a cura di), *Sette idee per il parco urbano di Castello*, Comune di Firenze, Assessorato all'Urbanistica, Servizio Pianificazione Grandi Progetti, Firenze 2001.

[393] Al parco florofaunistico proposto alla metà degli anni Ottanta, è seguito nel 1988 il progetto preliminare di un'area umida, boschi e prati alberati per cinquanta ettari totali, approvato nel 1996 (arch. G. Campioni e G. Ferrara). Del 1996 è il progetto della porzione sperimentale che comprende una piccola zona umida, un bosco e un'area ricreativa (arch.tti G. Beni e A. Meli); nel 2003 un progetto di miglioramento ambientale all'interno dell'Anpil Podere La Querciola estende di fatto il nucleo sperimentale a un'area limitrofa.

del Parco della Piana attraverso l'elaborazione di uno schema per il progetto direttore del parco su un'area di duecentocinquanta ettari[394].

Agli inizi del 2000 sono state sviluppate dal Comune di Firenze due esperienze progettuali che prefigurano gli scenari futuri del paesaggio periurbano. Entrambi gli studi si fondano sul riconoscimento del valore di tale paesaggio, introducendo una nuova idea di parco, non tanto un ulteriore livello di classificazione istituzionale quanto una modalità sostenibile di uso e gestione delle risorse. I progetti sono infatti volti alla creazione di una fruizione più consapevole del territorio, una riappropriazione culturale dei suoi valori storici e ambientali quale pre-requisito indispensabile per l'effettiva gestione *a parco* del paesaggio periurbano. Lo studio di fattibilità per la costituzione di un sistema di percorsi che dal centro storico attraversano le aree extraurbane è infatti finalizzato "…alla valutazione delle opportunità di uso e gestione durevole delle risorse del paesaggio rurale collinare di Firenze come parco urbano, tradizionalmente tessuto in termini di complementarietà e distinzione, oggi diversamente, caratterizzato da dicotomia e contaminazione"[395].

Negli stessi termini è ipotizzato il Parco metropolitano dell'Arno, che si configura come un sistema "…di spazi aperti, gerarchizzati e differenziati per destinazioni d'uso e ruoli paesistico-ambientali […]; un ordinamento strategico finalizzato, ovvero una politica di governo territoriale per la conservazione e la valorizzazione socio-economica e culturale del paesaggio"[396].

Il progetto del sistema di percorsi extraurbani, continui, riconoscibili e alternativi alla percorribilità carrabile, recupera una dimensione diversa - lenta, antica - di percezione e fruizione del paesaggio, attraverso la valorizzazione e il riuso del patrimonio viario esistente, sia per le opportunità ricreative sia per le connessioni funzionali.

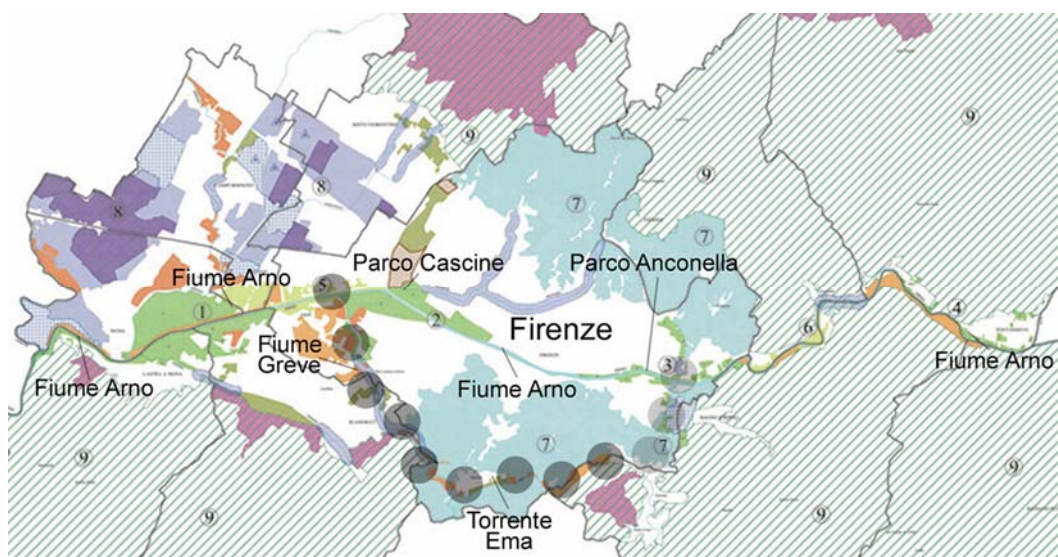



Figura 130. Quadro di fattibilità del Parco metropolitano dell'Arno che identifica e gerarchizza le aree previste dai vari strumenti di pianificazione risultate di interesse ai fini del parco. Il nucleo urbano è circondato dal paesaggio collinare con ruolo di parco periurbano sovracomunale e dal paesaggio collinare di elevato pregio da salvaguardare e valorizzare attraverso la realizzazione di un sistema di *greenways*. Nell'immagine i pallini individuano il progetto sviluppato delle *greenways* di cintura meridionale lungo i fiumi Greve, Ema e nel tratto urbano di collegamento tra la valle dell'Ema e il parco dell'Anconella sull'Arno, a costituire un sistema di percorrenze per la mobilità alternativa attraverso un paesaggio ricco e diversificato.
Fonte: Comune di Firenze, *Studio paesistico preliminare per la redazione del piano del Parco dell'Arno*, 2001.

[394] Comune di Sesto Fiorentino, *Schema di progetto direttore Parco della Piana*, prof. L. Vallerini, 2002.
[395] AUGUSTO BOGGIANO (a cura di), *Passeggiare Firenze. Studio di fattibilità di un sistema di percorsi pedonali all'interno delle aree extraurbane*, Comune di Firenze, Firenze 2004, pag. 17. Lo studio è condotto negli anni 1999-2000.
[396] BIAGIO GUCCIONE, *Il parco dell'Arno*, in GIOVANNI MALIN (a cura di), *Il sistema del verde nell'area metropolitana fiorentina*, Edifir, Firenze 2004, pag. 27. Lo studio coinvolge il territorio di dieci Comuni oltre Firenze - Pontassieve, Fiesole, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Signa, Lastra a Signa, Scandicci, Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno – ed è condotto negli anni 2000-2001.

Il riconoscimento dei caratteri storici, culturali e visuali del paesaggio collinare e principalmente della sua struttura fisiografica - caratterizzata a Nord da una serie di sottobacini idrografici che arrivano dentro la città, mentre a Sud da piccole corrugazioni che costituiscono brevi crinali - ha determinato la diversa struttura della rete di percorsi: nell'arco collinare settentrionale un percorso principale con andamento Est-Ovest segue la morfologia dell'alternanza di valli e crinali e a questo sono collegati i corridoi paesistici urbani che partono dalla città[397]; nell'arco meridionale la struttura è costituita da più percorsi Nord-Sud che partendo dall'Arno valicano le colline prevalentemente con vie di crinale.

Il progetto del Parco metropolitano dell'Arno parte dalla comparazione e integrazione degli strumenti urbanistici ordinari vigenti ai vari livelli istituzionali allo scopo di definire uno scenario integrato delle diverse politiche di salvaguardia, conservazione e valorizzazione socio-economica del territorio, individuando le aree di maggior pregio e interesse paesaggistico e gli elementi di connessione indispensabili al mantenimento della precaria struttura ecologica dell'area fiorentina. La rete fluviale assume il ruolo di struttura portante e i boschi, grazie a forme di protezioni stabili a cui sottoposti, costituiscono un mosaico di aree sufficientemente esteso su cui potere impostare il sistema. Lo studio attribuisce diversa caratterizzazione, ma pari dignità, al paesaggio di collina e di pianura, entrambi in grado di fornire un'offerta ricreativa alternativa che si fonda sul riconoscimento e la valorizzazione delle singole peculiarità. Se il paesaggio collinare necessita di interventi di potenziamento e messa in rete delle risorse attraverso una rete di *greenways* che collegano le aree di pregio, quello di pianura richiede interventi di miglioramento paesistico attraverso l'equipaggiamento vegetale e funzionale e di valorizzazione del sistema di aree umide della piana con funzione strategica nodale.

Da questo quadro discendono alcuni progetti che riguardano la costituzione di un sistema di *greenways* di cintura meridionale, circa trenta chilometri di percorrenze che, a partire dalla confluenza del Greve in Arno, lungo il torrente Ema, ritrovano l'Arno con un tratto periurbano di collegamento della Val d'Ema con il parco dell'Anconella[398] e la creazione di aree naturali protette lungo il corso dei torrenti che dalle colline scendono verso la città, estendendo la tutela su tutto l'arco collinare settentrionale in continuità con aree protette già esistenti (unendosi al sito di importanza comunitaria proposto di Monte Morello e al pSIC-Anpil Poggio Ripaghera)[399].

"Indizi" di progettazione paesistica negli strumenti di pianificazione vigenti

La lettura dei principali strumenti urbanistici vigenti ha evidenziato quei caratteri che svelano – *indizi* - una particolare attenzione a temi progettuali rivolti ai paesaggi periurbani od elementi che rappresentano presupposti di natura legislativa, oltre che culturale, utili alla costruzione del progetto del *paesaggio di limite* fiorentino.

Questi si riscontrano a tutti i livelli di pianificazione. Nelle prescrizioni contenute nel Piano di Indirizzo Territoriale regionale, sia relative genericamente ai territori rurali periurbani dove è attribuita funzione di presidio ambientale e paesaggistico all'agricoltura, sia specificamente rivolte all'area metropolitana fiorentina i cui territori collinari e di pianura

[397] I corridoi paesistici in destra idrografica che trovano importanti continuità sulla riva opposta dell'Arno sono: Coverciano-Sorgane, via Lungo l'Affrico, del torrente Mugnone, del torrente Terzolle, Castello-Scandicci.

[398] Cfr. GABRIELE PAOLINELLI, *Il sistema delle greenway di cintura sud*, in GIOVANNI MALIN, op. cit., 2004, pagg. 30-36.

[399] La recente costituzione dell'Anpil del Mensola, esempio di fattiva collaborazione tra due Amministrazioni (Firenze-Fiesole), ha dato l'avvio all'elaborazione di studi per la gestione del paesaggio del Terzolle, per l'istituzione di una Anpil del Mugnone e per l'individuazione delle relazioni che intercorrono tra questi corsi d'acqua e il paesaggio urbano. Cfr. SILVIA MANTOVANI, *La gestione dell'Anpil del torrente Terzolle: ipotesi di salvaguardia, valorizzazione e promozione di un territorio*, in GIOVANNI MALIN, op. cit., 2004, pagg. 66-73; ANDREA MELI, DEBORA AGOSTINI, ENRICA CAMPUS, CATIA LENZI, *La valle del torrente Mugnone: studio di fattibilità per una proposta di area naturale protetta di interesse locale*, in GIOVANNI MALIN, op. cit., 2004, pagg. 74-82 e ANDREA MELI, *Il sistema degli spazi aperti a nord-ovest di Firenze: studio del sistema delle relazioni ambientali e funzionali del tratto urbano dei torrenti Mugnone e Terzolle*, in GIOVANNI MALIN, op. cit., 2004, pagg. 112-124.

costituiscono *insieme* un documento storico di valore culturale oltre che ambientale; finalità importanti inoltre di rimboschimento delle aree periurbane sono previste ancora a livello regionale dal Piano di Sviluppo Rurale.

Con il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale si riconosce al paesaggio il ruolo di *risorsa*, evidenziando nuovamente le molteplici funzioni, produttive e contemporaneamente di presidio paesaggistico, del territorio rurale limitrofo agli insediamenti e si predispongono strumenti operativi, sebbene ancora non sufficientemente sperimentati, come i Programmi di Paesaggio, con i quali intervenire in aree fragili quali potrebbero essere gli ambiti di margine urbano.

A livello sovracomunale il recente Piano Strategico va ad aggiungersi al quadro delineato dalle previsioni dello Schema Strutturale regionale sottolineando l'importanza di organizzare un quadro organico di riferimento per la costruzione di un sistema del verde a scala metropolitana, sebbene poi gli indirizzi *strategici* non si traducano effettivamente in indicazioni operative, segnalando ad esempio semplicemente la categoria dell'Anpil quale strumento per la costituzione del parco delle colline e del parco della piana. Infine, il livello comunale con i Piani Strutturali di Firenze e dei Comuni limitrofi le cui diverse e puntuali previsioni di aree verdi costituiscono un insieme di particolare importanza da ricomporre in un quadro unitario, in particolare a Firenze dove il piano ancora in formazione può introdurre elementi decisivi ai fini della salvaguardia del paesaggio periurbano, non solo pericolosamente inteso, sulla scia dello Schema Strutturale, come luogo dove collocare spazi *aperti* con funzioni tipicamente urbane.

3.3 RICONOSCIMENTO DEI CARATTERI STRUTTURALI E DELLE CRITICITÀ DEL PAESAGGIO PERIURBANO

"Per coloro che non conoscono Firenze, o che la conoscono poco, alla sfuggita e di passaggio, dirò come ella sia una città molto graziosa e bella circondata strettamente da colline armoniosissime. […]; a quello strettamente aggiungerò un dolcemente che mi pare tanto a proposito, giacché le colline vi scendono digradando […]. Dirò anzi che da un lato soltanto, e per un tratto breve, la collina rasentando la città la sovrasta a picco […]. La collina soprastante è quella parte del viale dei Colli che forma Piazzale Michelangelo […]. Per questo fatto, dunque, corrono fra la città e le sue colline zone di pianura più o meno vaste che possono separarla da esse per due o tre chilometri , talvolta meno, talvolta oltre questa misura. Ho detto armoniosissime, giacché la cosa che salta agli occhi dello spettatore anche distratto, mediocre o indifferente, è la linea di esse che vista una volta non sarà facile cancellare il ricordo. […] è pregio inestimabile di queste colline l'esser disseminate di ville, di castelli costruiti nei punti più suggestivi […]. Vi sono per questa ragione tratti di pianura che accompagnano a esse e che voi, percorrendo per passeggiata o per visita, a piedi in tranvai o su macchina, trascurate passando o percorrete guardando avanti […]. Questa zona, si capisce, è parte secondaria e trascurata, se non trascurabile, di nessuna importanza nel regno della bellezza; modesta, rassegnata a essere calpestata per andare oltre. […] se in questa terra la collina tiene il posto della signora, […] la pianura vi tiene quello della serva, della cameriera o ancella. […] Dominando a questo modo compresa, altera o insolente, nemmeno le frulla in testa di guardare la sottoposta […], La povera serva invece la guarda dal basso socchiudendo gli occhi, fingendo di non accorgersi del trattamento poco riguardoso […]mostrandosi paziente, laboriosa, sottomessa. Tocca a lei preparare le lunghe file di cavoli e di carciofi, le insalate, le rape, i cetrioli, le melanzane, le zucche, i pisellini teneri, i gustosi asparagi, quello che l'altra sperpera nelle sue ville abitate da gente ricca […]; e non bastando alla terra l'essere inondata senza tregua, l'altra manda giù qualcosa che non odora, e di cui si libera con gioia rappresentando per essa solamente della sporcizia che con un cenno di disgusto fa portar via […]. Né vi starò a intrattenere di quanto accada durante il temporale e la tempesta. L'una si contorce, si ribella, arriccia il naso, impreca, sbuffa, minaccia, fa mille scimmiotterie; ma una volta esaurita la procella subito si raddrizza, si rifà, ritorna fresca e lucida, allegra, e dopo mezz'ora è più bella di prima. L'altra invece si distende, si acquatta, si allarga per ricevere nel grembo tutte le scolature che non finisce mai di riasciugare, e resta sudicia per una settimana intera"[400].

I caratteri paesistici strutturali

Il paesaggio fiorentino è "una creazione assai lenta, le cui basi vanno ricercate nell'età comunale, ma la cui maturazione è da collocare certamente tra la metà dell'800 e i primi decenni del '900 […]; è in questo periodo che il paesaggio agrario assume quell'aspetto così armonioso e così «cesellato», che tutti conosciamo"[401].

La cintura di territorio intorno a Firenze è sempre stata - o almeno dal XIII secolo - fortemente legata alla presenza della città, tanto da essere considerata quasi un suo *ornamento*: come una "seconda Firenze" che nella fascia suburbana circonda il nucleo trecentesco è descritta da Giovanni Villani[402]; come una serie di quattro cerchi concentrici è vista da Leonardo Bruni nella sua *Laudatio Florentinae Urbis* composta agli inizi del Quattrocento[403]; come una fertile vallata "disseminata di case e di ville a perdita d'occhio" è ammirata da Goethe nel 1786[404].

[400] ALDO PALAZZESCHI, *Sorelle Materassi* (1934), Oscar Mondatori 2001, pagg. 3-8.
[401] LEONARDO ROMBAI, *Insediamenti e paesaggio agrario dall'età comunale al secolo XIX*, in GIUSEPPE BARBIERI, FRANCA CANIGIANI, JOLANDA FONNESU, LEONARDO ROMBAI, *I valori geografico-storici del paesaggio fiorentino. Proposte di uso e tutela*, Atti dell'Istituto di Geografia dell'Università di Firenze, Quaderno n.11, 1982, pag. 53.
[402] GIOVANNI VILLANI, *Cronica,* (1823), Multigrafica Editrice, Roma 1980, cit. in D. HERLIHI, *Società e spazio nella città del medioevo*, in ROBERTA MARTINELLI, LUCIA NUTI, (a cura di), *La storiografia urbanistica*, Ciscu, Lucca 1976, pagg. 189-190. Il Villani scrisse la *Cronica* degli avvenimenti fiorentini tra il 1333 e il 1341.
[403] LEONARDO BRUNI, *Le vere lodi de la inclita et gloriosa città di Firenze composte in latino da Leonardo Bruni e tradotte in volgare da Frate Lazzaro da Padova*, prefazione F. P. Luiso, Firenze 1899. "…le zone come circoli che vicendevolmente si includono e si fondono l'uno con l'altro, e di queste la città è la prima, come ombelico, al centro di tutto il territorio; è cinta dalle mura e dai sobborghi, i sobborghi a loro volta dalle ville, le ville quindi dai paesi". Cit. in EUGENIO GARIN, *Scienza e vita civile nel Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1965, pag. 41.
[404] JOHANN WOLFANG GOETHE*, Viaggio in Italia*, (1886), trad. ita. Emilio Castellani, Oscar Mondadori, Milano 2003, pag. 123.

Figura 131. Firenze vista dalle colline sud-orientali di Bagno a Ripoli.
Fonte: fotografia di Antonella Valentini, 2004.

Se il paesaggio toscano è da sempre decantato per l'opera discreta e paziente dell'uomo sulla natura – "la trama e l'ordito" di Francesco Rodolico, per cui la prima corrisponde alle condizioni naturali e il secondo all'opera dell'uomo - sui colli attorno a Firenze questo è così evidente che il paesaggio fiorentino diventa un "irraggiamento della città […] una proiezione, o forse meglio una parte integrante della città, tanto fecondi e profondi furono sempre i legami tra Firenze ed il suo contado"[405].

Questo paesaggio ha però caratteri spiccatamente diversi, prodotto di una stratificazione storica che ha origine nella differente struttura orografica. Sinteticamente si possono individuare tre ambiti: una zona pianeggiante di origine alluvionale (con quote prevalenti tra trentacinque e cinquanta metri s.l.m.) in corrispondenza dell'asse idrografico dell'Arno sottoposta a intensi fenomeni di urbanizzazione; una fascia collinare settentrionale caratterizzata da versanti non molto acclivi e intensamente antropizzati, dove predominano oliveti e vigneti che lasciano spazio a vaste aree di bosco quando si raggiungono quote di bassa montagna (da settanta-cento metri a quattrocento-quattrocentocinquanta metri s.l.m); un versante collinare meridionale (mediamente attorno ai centocinquanta-duecento metri s.l.m.) ancora caratterizzato da una fitta rete di residenze suburbane, anche se in misura minore rispetto a quello settentrionale e con una più spiccata caratterizzazione produttiva.

La pianura dell'Arno si identifica in particolare con la piana fiorentina a Nord-Ovest della città che ha nel tempo assunto varie configurazioni[406], permanenze strutturali ogni volta rinnovate fino alla metà del XX secolo quando si abbandonano le antiche regole *costruttive* e si *subisce* il fenomeno dell'urbanizzazione.

In realtà questa area agricola ha iniziato a trasformarsi profondamente già dalla metà dell'Ottocento con l'introduzione della linea ferroviaria, la realizzazione dell'aeroporto, le opere infrastrutturali come l'autostrada e le opere di bonifica delle aree paludose iniziate negli anni Trenta del Novecento. Queste ultime, finalizzate allo sviluppo di un'agricoltura intensiva, regimano le acque nel "sistema collettore delle acque alte", che intercetta i corsi che scendono dai rilievi e, per mezzo di ampi canali, ne reca le acque verso l'Arno ed il "sistema collettore delle acque basse", che raccoglie le acque meteoriche. Ancora agli inizi del Novecento la pianura era caratterizzata da seminativi vitati e arborati, il tipico paesaggio della coltura promiscua oggi totalmente scomparso: campi di cerali, coltivati fin dall'antichità a grano e successivamente a granturco e girasole, filari di viti e di gelsi per l'allevamento dei

[405] RODOLICO FRANCESCO, *Il paesaggio fiorentino quale irraggiamento della città*, in *Scritti di varia cultura urbana*, Saffe, Firenze 1976, pag. 70.

[406] Queste sono il frutto di modalità insediative diverse, da quella romana fondata sulla bonifica e la centuriazione, alla formazione di nuclei urbani a partire da pievi e chiese tra IX e XII secolo, ad una organizzazione mezzadrile che dal Trecento permane fino alla metà del XX secolo. Cfr. DANIELA POLI, *La piana fiorentina. Una biografia territoriale narrata dalle colline di Castello*, Alinea, Firenze 1999.

bachi da seta. Oggi l'attività agricola è ancora presente, ma caratterizzata da coltivazioni di tipo intensivo, ad alto reddito, sebbene negli ultimi anni sia cresciuto l'utilizzo di tecniche agricole ecocompatibili.

La piana, sotto la spinta della crescente urbanizzazione e infrastrutturazione assume sempre più l'aspetto *dimesso* descritto dal Palazzeschi, con una riduzione diffusa e generalizzata del proprio valore, sebbene nel complesso rappresenti, dal punto di vista strettamente naturalistico, un mosaico piuttosto articolato di habitat, in gran parte legati all'esistenza di un sistema di aree umide di origine artificiale nella quasi totalità gestite a fini venatori. La notevole estensione di queste aree nel loro complesso (quasi quattrocento ettari) unita alla circostanza di trovarsi su una delle principali direttrici di migrazione, ne fanno un luogo di importanza nazionale per la sosta, lo svernamento e la riproduzione degli uccelli selvatici, riconosciuto a livello comunitario con l'inserimento degli "Stagni della Piana Fiorentina" nella rete europea di protezione degli habitat *Natura 2000*[407].

In sinistra idrografica nei pressi degli abitati di Mantignano-Ugnano, alla confluenza del fiume Greve, si trova un'area di considerevoli dimensioni rimasta a prevalente utilizzazione agricola, in particolare ortofrutticola, che ha mantenuto le caratteristiche tradizionali nell'orditura dei campi, anche con il loro equipaggiamento vegetazionale (in particolare alcuni esemplari isolati di *Juglans regia*) e architettoniche come la Pieve di Santa Maria a Mantignano, il cui toponimo ne tradisce l'origine romana. Quest'area rappresenta un sistema ambientale fragile dove il mantenimento dell'agricoltura è garanzia di sopravvivenza di tale assetto storico.

Le colline fiorentine, invece, hanno preservato più fortemente i caratteri storici conservando l'aspetto tipico toscano con superfici olivate e, in misura minore, vitate che si alternano nelle aree più acclivi e nei fondovalle al bosco di roverella, leccio e cerro e qualche, raro, castagneto verso la montagna. Anche questo paesaggio ha subito però profonde modifiche, apparentemente meno evidenti rispetto a quelle dei territori di pianura perché la permanenza degli oliveti, sebbene non si coltivi più tra le piante, mantiene per un occhio inesperto e distante l'immagine antica. La coltura promiscua di olivo e vite in filari è però praticamente scomparsa: la prima attraversa una crisi profonda che ha portato all'abbandono di molti oliveti, la seconda ha margini di economicità solo in coltura specializzata, favorendo così l'introduzione di *forme* estranee a quelle tradizionali.

Figura 132. I margini della città sulla "piana fiorentina"; in primo piano l'aeroporto e gli Stagni di Focognano. Fonte: fotografia di Emanuela Morelli, 2004.

[407] La Direttiva 92/43/CEE per la "conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" prevede la creazione della rete *Natura2000*, un sistema di aree destinate alla conservazione della diversità biologica nel territorio dell'Unione Europea e permette agli Stati membri di definire la propria lista di Siti di Importanza Comunitaria. Le zone umide della piana sono classificate come SIC (gli altri due SIC nel territorio metropolitano sono in collina, Monte Morello e i Monti della Calvana), ma anche come Siti di interesse Regionale ai sensi della L.R. 56/2000. Gli Stagni di Focognano e di Podere La Querciola sono individuate quali Aree Naturali Protette di Interesse Locale (Anpil) ai sensi della L.R. 49/95.

Figura 133. Paesaggio di collina di cintura meridionale (Scandicci).
Fonte: fotografia di Gabriele Paolinelli, 2002.

Il paesaggio agrario è stato spesso sostituito dal paesaggio di parchi e giardini delle ville suburbane nelle immediate vicinanze della città, mentre più lontano e in condizioni orografiche meno favorevoli, dal paesaggio del bosco. Se da un lato le colline fiorentine sono storicamente caratterizzate proprio dalla presenza di ville con i loro parchi - in particolare le Ville Medicee – dall'altro, la crescita in tempi più recenti nel numero delle residenze suburbane con l'impianto di specie vegetali ornamentali nei loro giardini ha provocato l'introduzione di elementi turbativi dell'equilibrio ecologico, oltre che dell'aspetto visibile.

Il rimboschimento, inoltre, sia artificiale (Monte Morello, la Calvana), sia spontaneo (Pratolino) dovuto all'abbandono dell'attività agricola che oramai gioca un ruolo produttivo marginale, ha avuto un ruolo importante nel modificare i caratteri del paesaggio collinare[408], in particolare quando questo è avvenuto, come nella prima metà del Novecento, impiantando vaste aree di conifere: si assiste nuovamente alla conquista delle colline da parte del bosco, anche se in forme completamente diverse rispetto alla situazione d'origine; inoltre, l'introduzione di piante estranee alla flora spontanea ha modificato il paesaggio vegetale quando queste si sono acclimatate, riprodotte e diffuse, come per l'ailanto e la robinia.

E' comunque significativo che in un territorio ad alta concentrazione di popolazione sopravvivano aree forestali - in genere boschi cedui in particolare sulle pendici più scoscese e rocciose dell'arco collinare settentrionale, nei dintorni di Settignano e Trespiano, nelle valli dei torrenti Terzolle, Terzollina e Mugnone - poiché esse costituiscono una risorsa fondamentale sia per la produzione del legame e la protezione idrogeologica, due finalità tradizionalmente consolidate, sia per funzioni la cui importanza è riconosciuta crescente, di conservazione della biodiversità e di fruizione turistico-ricreativa. La capacità degli ecosistemi vegetali di rispondere però a tale ruolo, auto-mantenendosi, dipende dalle loro stesse caratteristiche e dalla stabilità ecologica, la quale è garantita solo se il livello di pressione dei fattori perturbanti è compatibile, oppure se l'uomo è in grado di fronteggiare le situazioni che ne compromettono la funzionalità[409].

[408] Cfr. FRANCESCO PARDI, *Le trasformazioni del paesaggio storico delle colline toscane*, in SIMONE NERI SERNERI (a cura di), *Storia del territorio e storia dell'ambiente. La Toscana contemporanea*, F. Angeli, Milano 2002, pagg. 51-77. La trasformazione delle colline fiorentine è iniziata con l'opera di disboscamento delle "antiche selve" formate da querce a foglia caduca e lecci e l'introduzione proprio di olivi, cipressi e pini. Le cipressete costituiscono oggi il bosco caratteristico dei dintorni di Firenze (l'uso del cipresso risale all'epoca romana) assieme ai boschi misti di pini selvatici e domestici (i primi impianti sono datati all'età medicea). Sul paesaggio vegetale fiorentino cfr. PIER VIRGILIO ARRIGONI, *Vegetazione e Agricoltura*, in BIANCA MARIANO (a cura di), *Firenzecologia. Conoscere e capire l'ambiente del Comune di Firenze*, Il Ventaglio, Roma 1987, pagg. 45-57.

[409] I boschi misti svolgono funzioni regolatrici e protettive (stabilizzanti) avendo un alto livello di metastabilità, cioè elevata capacità di incorporare le perturbazioni ma, superato il limite di tollerabilità, una lenta capacità di ripresa. I boschi di specie dominanti, come le pinete o i sistemi giovani, hanno una scarsa resistenza ai disturbi, ma riescono a rigenerarsi più velocemente ristabilendo l'equilibrio iniziale o evolvendo verso un nuovo stato.

Nella piana fiorentina non è invece sopravvissuta l'originaria foresta planiziaria, formata da alberi decidui tolleranti l'umidità del suolo come la farnia, il pioppo bianco e nero, il carpino, l'olmo campestre e il frassino.

I due sistemi di pianura e di collina sono quindi profondamente diversi ma, nella diversità, fortemente interrelati: una relazione strettissima che trova la propria origine nella cultura rinascimentale che "…non abbandonò il disegno territoriale romano ancora evidente […]. Sulla partizione centuriale impostò un sistema prospettico, un cannocchiale visivo di collegamento tra monte e piana"[410] costituito da una serie di strade che a pettine dalla via Sestese salgono le pendici collinari collegando ville come La Pietraia o Castello. Anche l'osservazione delle componenti antropiche oltre quelle naturali, rende evidente la diversità: se Castello, insediamento di pianura, ha perso la propria configurazione inglobato nelle espansioni residenziali, Serpiolle, non distante sulle colline della valle del Terzolle, ha invece mantenuto quasi inalterata la propria immagine.

La diversità paesistica ha però portato a forme di protezione differenti. Se il paesaggio di pianura non è stato mai investito da previsioni di tutela diffuse e efficaci che ne riconoscessero il valore nella sua complessità di sistema (l'indicazione provinciale di ambito di reperimento per aree protette ha purtroppo avuto scarsi risultati), il paesaggio collinare è stato invece da sempre oggetto di tutela sia generalizzata sia puntuale. Le colline sono state infatti integralmente sottoposte al vincolo paesaggistico della legge 1497/39, ora contemplato dal nuovo *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* e individuate quali aree protette ai sensi della legge regionale del 1982[411]. In realtà lo strumento del vincolo ha costituito un mezzo di difesa capace di rallentare, ma non di contrastare i cambiamenti in atto e i processi di degradazione legati all'abbandono delle pratiche agricole.

In pianura, però, caduta la funzione produttiva, il paesaggio evolve in forme completamente diverse, mentre in collina il presidio dell'agricoltura, anche se *di corredo*, rallenta il processo di trasformazione: gli oliveti continuano a caratterizzare il paesaggio sebbene come elementi di arredo dei parchi di villa; gli edifici di origine rurale sono mantenuti nonostante siano diventati esclusive residenze di campagna. Le modificazioni più evidenti sono invece causate dall'abbandono dei terrazzamenti a secco che ha spesso provocato un rimodellamento morfologico dei versanti.

Per quanto il piano regolatore del 1992 non abbia norme stringenti, la consapevolezza del valore *generale* di questo paesaggio si legge anche nella previsione del "parco delle colline".

Figura 134. Paesaggio della piana fiorentina (Sesto Fiorentino).
Fonte: fotografia di Andrea Meli, 2001.

[410] DANIELA POLI, op. cit., 1999, pag. 113.

[411] La Delibera di Consiglio Regionale 296/1988 individua le aree protette regionali ai sensi della L.R. 52/82, cioè le aree di categoria a) corrispondenti a valori estensivi e quelle b,c,d) relative a zone di particolare rilevanza. Il P.I.T. ha previsto il superamento di queste prescrizioni stabilendo che la disciplina in merito alle aree a) sia dettata all'interno dei piani provinciali mentre quella delle aree b,c,d) avvenga a livello dei piani strutturali.

Figura 135. Paesaggio della pianura sud-orientale (Bagno a Ripoli).
Fonte: fotografia di Antonella Valentini, 2004.

All'interno di tale riconoscimento, sull'arco collinare meridionale è individuato un sistema di aree protette regionali di particolare rilevanza abbastanza continuo sebbene proteso ad Est, verso Bagno a Ripoli (Monte Fattucchia, Poggio di Firenze, Monte Pilli-Poggio Alberaccio-Poggio all'Incontro), mentre sull'arco collinare settentrionale vi sono previsioni isolate e di minore estensione territoriale (Vincigliata e Montececeri, Fosso Cucina e Torre Tonda), ma anche aree di un certo interesse (il sistema continuo di Monte Morello, Villa Demidoff, Bivigliano-Monte Senario, Monte Giovi). Anche la distribuzione delle aree protette ai sensi della legge regionale 49 del 1995 mostra una diversa caratterizzazione tra l'arco collinare meridionale, che risulta del tutto sprovvisto, e quello settentrionale che vede l'istituzione di alcune Anpil (Montececeri a Fiesole e Poggio Ripaghera-S.Brigida a Pontassieve e le due più recenti del torrente Mensola a Fiesole-Firenze e dei Monti della Calvana a Calenzano).

Le criticità del paesaggio periurbano

Firenze presenta situazioni di criticità principalmente di natura ecologica e di valore, fruibilità e connessione degli spazi verdi di relazione. La trasversalità delle questioni ambientali, che trascende i confini amministrativi, pone inevitabilmente la necessità di inquadrare le problematiche in un'ottica a scala metropolitana[412].

Sebbene nel decennio 1991-2001 si sia registrato mediamente un calo della popolazione, in particolare nel Comune di Firenze e in alcuni Comuni di prima fascia[413], l'area fiorentina rappresenta tuttora il luogo dove è concentrato il sessanta percento della popolazione provinciale. Ciò si traduce in un sempre maggiore consumo di suolo[414], che si ripercuote sull'equilibrio ecologico della città e sulla funzione regolatrice propria del sistema ambientale.

[412] In questa direzione è andato lo studio predisposto dai Comuni classificati "Area Omogenea per la qualità dell'aria" (Delibera Regionale 1406/2001) - Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Firenze, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa – che hanno allargato la loro collaborazione a tutte le tematiche ambientali valutando lo stato dell'ambiente per il quinquennio 1998-2002. Cfr. Agenda 21 locali Toscana, *Progetto START. Lo stato dell'Ambiente nell'Area Omogenea Fiorentina: otto Comuni insieme per una politica ambientale sostenibile*, Firenze 2004. Di seguito si fa riferimento ad alcuni dati del progetto poiché, sebbene non si adatti perfettamente all'area di indagine (escludendo Fiesole, Impruneta e Pontassieve), rappresenta l'unico studio sull'area metropolitana che fornisce un quadro organico dei vari temi ambientali.

[413] A Firenze sono trecentocinquantaseimilacentodiciotto i residenti al 2001, quarantasettemila in meno rispetto al 1991. I quattrocentocinquantadue chilometri quadrati dell'Area Omogenea accolgono oltre cinquecentocinquantamila abitanti (Istat 2001). Cfr. Agenda 21 locali Toscana, op. cit., 2004, pag. 22.

[414] Nel Progetto Start si dichiara l'impossibilità di calcolare esattamente la quantità di suolo urbanizzato a causa della disomogeneità delle informazioni comunali. Indicando per "suolo urbanizzato" la superficie coperta da edifici, pertinenze, viabilità, cimiteri ma anche aree sportive, ricreative e verde urbano e per "suolo edificato" la sola superficie coperta da edifici, sono riportati i seguenti dati: cinquanta percento di suolo urbanizzato nel

Figura 136. Paesaggio fluviale dell'Arno (Pontassieve).
Fonte: fotografia di Biagio Guccione, 2001.

Condizioni critiche si registrano soprattutto in merito alla qualità dell'aria nelle aree urbane, con valori elevati di inquinamento acustico e atmosferico (in particolare relativi a polveri, ossidi d'azoto, ozono e benzene) e per quanto riguarda la qualità chimica e biologica delle acque superficiali dell'Arno e dei suoi affluenti che soffrono la mancanza di efficaci sistemi di depurazione oltre che un elevato grado di artificializzazione, soprattutto nei tratti urbani, per la rettificazione degli argini e la conseguente riduzione della vegetazione ripariale.

La desertificazione spaziale delle colture con la superficie agricola intensiva che copre quasi la metà di quella totale, connessa alla bassa qualità agronomica dei suoli, è un dato generalizzato nelle aree agricole periurbane della piana fiorentina che ha pesanti ricadute sia sull'equilibrio ecologico che sulla permanenza dei caratteri storici e morfologici del paesaggio. La pressione insediativa ha prodotto la semplificazione del disegno tradizionale formato da una tessitura minuta degli appezzamenti con una fitta rete di fossetti e scoline e la presenza di elementi distintivi quali siepi campestri, filari alberati, piante isolate segna-confine e degli ecosistemi vegetali con l'eliminazione della vegetazione arborea e delle formazioni arboree di ripa[415].

La destinazione a parco prevista dai vari strumenti di pianificazione, pur impedendo la massiccia urbanizzazione, ha consentito la localizzazione nella piana di strutture tecnologiche e attrezzature (ad esempio l'impianto di raccolta e smaltimento dei rifiuti di Case Passerini) e il potenziamento infrastrutturale: la previsione in rilevato di parte della strada Mezzana Perfetti Ricasoli costituisce di fatto un'interruzione tra i sistemi ambientali di pianura e di collina; l'ampliamento programmato dell'aeroporto insiste in una delicata zona di regimazione idraulica adiacente agli insediamenti; la realizzazione di una serie di dune parallele all'autostrada, la quale costituisce già di per sé una ferita nella tessitura storica, ha prodotto importanti modificazioni morfologiche e paesaggistiche. Questi terrapieni di altezza variabile (dai due metri e mezzo ai sette e mezzo), infatti, realizzati utilizzando i materiali di scavo della nuova linea di Alta Velocità e introdotti per ridurre l'inquinamento acustico e visivo prodotto dall'infrastruttura (ma non vi sono insediamenti a ridosso della linea autostradale), costituiscono una macroscopica alterazione morfologica al paesaggio di pianura, interrompendo la continuità visiva pianura-collina e modificando il sistema scolante; per

Comune di Firenze e quindici virgola tre percento a Scandicci, tre percento di suolo edificato a Bagno a Ripoli, dieci percento di suolo edificato più superficie viaria a Calenzano, trentadue percento a Campi Bisenzio e ventuno percento a Sesto Fiorentino.

[415] Tra gli studi più recenti si cita quello della Cinti che evidenzia le modificazioni ecologiche avvenute nella piana attraverso il calcolo della biopotenzialità territoriale e il confronto delle "classi ecologiche di uso del suolo" tra gli anni 1952 e 1997, dal quale si evince l'aumento delle classi ma una riduzione della diversità ecologica. Cfr. DANIELA CINTI, *La piana fiorentina come paesaggio emergente*, in FRANCESCA MAZZINO, ADRIANA GHERSI, (a cura di), *Per un atlante dei paesaggi italiani*, Alinea, Firenze 2004, pagg. 235-242.

contro effetti positivi possono derivare dall'acquisizione pubblica di un'area di circa trenta ettari e dalla realizzazione di una pista ciclabile ai piedi delle dune che rappresenta un primo tratto di una rete di penetrazione e fruizione ricreativa in pianura.

Le grandi trasformazioni derivanti dalle opere infrastrutturali a cui si aggiunge l'urbanizzazione legata in particolare alle attività industriali e, più recentemente, direzionali e commerciali, rappresentano quindi i principali elementi di pressione sul paesaggio di pianura. In collina invece le maggiori trasformazioni, si è visto, sono di tipo passivo per la marginalità dell'agricoltura dovuta alle dinamiche fondiarie di ordine urbano che agiscono su tutto il bacino metropolitano e all'involuzione delle colture collinari. Queste, comunque, per il carattere urbano diffuso e per l'elevata complessità morfologica, sono solo marginalmente toccate da processi di trasformazione agraria connessi alla diffusione delle colture vitivinicole specializzate ad alta redditività. Un altro fattore di trasformazione che agisce sia in pianura che in collina è l'attività estrattiva, sebbene sia oggi in diminuzione e molte cave storiche assumono caratteri anche suggestivi. In pianura però, l'attività di escavazione degli inerti ne ha fortemente condizionato gli equilibri biologici e fisici, costituendo un paesaggio ad elevata sensibilità ambientale.

3.4 ELEMENTI METAPROGETTUALI PER IL *PAESAGGIO DI LIMITE* FIORENTINO

Figura 137. Firenze vista dal Convento dei Cappuccini di Montughi da Giuseppe Zocchi, 1744 (disegno).
Fonte: MINA GREGORI, SILVIA BLASIO, *Firenze nella pittura e nel disegno dal trecento al Settecento*, Silvana Editoriale, Milano 1994, pag. 173, particolare.

La veduta di Firenze dello Zocchi (figura 137) mette in evidenza l'architettura del paesaggio settecentesco dove è presente e significativo il *limite*, come segno discriminante, tra città e campagna. Per questo, in tale scenario e in tale struttura paesistica non è possibile rintracciare i caratteri programmatici della categoria progettuale del *paesaggio di limite*: non vi si trova mediazione e transizione, bensì distinzione; non si osserva sutura e compenetrazione, bensì separazione.

Si è visto invece come nel paesaggio contemporaneo, agrario o urbano, siano profonde e diffuse le condizioni di indeterminatezza e instabilità tipologica. Esse danno luogo a una evidente domanda di connotazione e riequilibrio strutturale e funzionale[416]. L'istanza generale e primaria del progetto del *paesaggio di limite* è pertanto di ri-generazione del paesaggio delle frange e dei margini degli insediamenti urbani, delle sacche di persistenza delle matrici agrarie, degli ambiti di diffusione urbana con i più diversi processi caotici di perforazione e suddivisione di tali matrici[417]. Si è visto inoltre quanto sia importante considerare secondo una diversa prospettiva i paesaggi di margine urbano: infatti, "i limiti – interfacce, canopee, limitari, margini, bordure – costituiscono, in sé, spessori biologici. La loro ricchezza è spesso superiore a quella degli ambienti che separano"[418].

L'esemplificazione progettuale su Firenze trae origine dall'utilizzazione critica dei modelli indagati – cintura verde, cunei verdi, *greenway* - prendendo atto che questi tre approcci sono altamente diversificati e quindi non alternativi, ma per molti aspetti complementari, ciascuno rivestendo un ruolo specifico nella costruzione del modello complesso del *paesaggio di limite*.

La cintura verde si caratterizza sostanzialmente per la capacità di coinvolgere in una visione unitaria, finalizzata al riconoscimento di specifici obiettivi prestazionali, i paesaggi urbani e rurali connotati da condizioni di interfaccia; ovviamente ciò non esclude la possibilità di articolare differenze nei territori investiti da tale previsione, distinguendo specifiche forme di tutela, di destinazioni d'uso degli spazi e di ruoli paesistici, di cui le esperienze inglesi delle *green belt,* nelle loro criticità, mettono bene in evidenza l'importanza. Se la cintura verde nella sua articolazione spaziale di margine urbano si contraddistingue per

[416] Si considerino i concetti di struttura, funzionamento e cambiamento che concorrono a identificare l'essenza complessa e organica del paesaggio come configurazione sistemica. Cfr. RICHARD T. T. FORMAN, *Land mosaic: the ecology landscapes and regions,* Cambridge University Press, Cambridge 1995 e Aiapp-Fedap, *Carta di Napoli*, *Il parere degli specialisti sulla riforma degli ordinamenti di tutela del paesaggio in Italia*, Napoli 8 ottobre 1999.

[417] Si fa riferimento al modello di interpretazione dei processi di frammentazione del paesaggio proposto in RICHARD T. T. FORMAN, op. cit., 1995 e ripreso in GABRIELE PAOLINELLI, *La frammentazione del paesaggio periurbano*, Firenze University Press, Firenze 2003, estendendo l'analisi ecologica a quella paesistica.

[418] GILLES CLÉMENT, *Manifeste du Tiers paysage*, Editions Sujet/Objet, 2004, trad ita. a cura di Filippo De Pieri, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005, pag. 46.

la diffusione nell'applicazione di specifiche politiche di paesaggio, i cunei verdi sono improntati sulla selettività delle scelte di pianificazione che coinvolgono sistemi verdi di penetrazione all'interno dei tessuti edificati. In questo quadro integrato, la categoria delle *greenway* apporta un valore aggiuntivo focalizzandosi sul tema della fruizione delle risorse.

Da queste considerazioni si intuisce il rilievo della cintura verde nel bilancio dei ruoli attribuibili ai tre modelli analizzati nell'ambito della costruzione del progetto del *paesaggio di limite*. Tale categoria progettuale è riferibile in via prioritaria ai nuclei urbani principali e non esclusivamente ai capoluoghi sovralocali (provinciali o regionali); nel caso applicativo coinvolge pertanto oltre Firenze, Scandicci, Sesto Fiorentino, Bagno a Ripoli, per i Comuni di prima fascia (i territori di Impruneta e Fiesole sono interessati più per sensibilità che per criticità) e Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio, Calenzano, Pontassieve, per i Comuni di seconda fascia. Questi insediamenti presentano formazioni di paesaggio urbano di frangia e di margine diversamente strutturate, estese e distribuite, ma accomunate da diffuse condizioni di indeterminatezza e criticità.

In un'area metropolitana policentrica l'impiego del modello della cintura verde assume in tal modo un'articolazione spaziale peculiare, rispondente a quella insediativa, per la quale i nuclei urbani risultano necessariamente generatori di ambiti di pianificazione e progettazione del *paesaggio di limite*.

Nella proposizione delle cinture verdi come politiche per il *paesaggio di limite* si potrebbe essere indotti a porsi in parallelo con i territori a regime speciale dei parchi naturali e delle aree protette. In realtà ciò non è pertinente nella misura in cui il progetto del *paesaggio di limite* non è finalizzato ad alcuna forma di trattamento privilegiato riferibile alla presenza di risorse di particolare pregio naturale e/o culturale. Non vi è infatti un obiettivo focale intorno all'essere paesaggio compreso nella cintura, al distinguere fra un *dentro* e un *fuori*, assomigliante a ciò che è buono distinto da quanto non lo è; per certi versi si tratta esattamente di uno scenario opposto. Il *paesaggio di limite* attraverso la cintura verde può essere costruito come formazione di distinzione di ambiti in cui le entità storiche della città e della campagna conservano gli assetti più consolidati e identificati.

Figura 138. Nelle aree di interfaccia urbano-rurale occorre riacquistare un efficace controllo dei conflitti in corso tra usi del suolo e mettere in atto forme idonee di mediazione spaziale finalizzate a separare ambiti diversi e stabilire modalità di compensazione e riequilibrio del bilancio complessivo della diversità paesistica. Sono altresì necessarie misure di inserimento paesistico che concorrano alla formazione di configurazioni equilibrate.
Fonte: fotografie di Antonella Valentini, 2005.

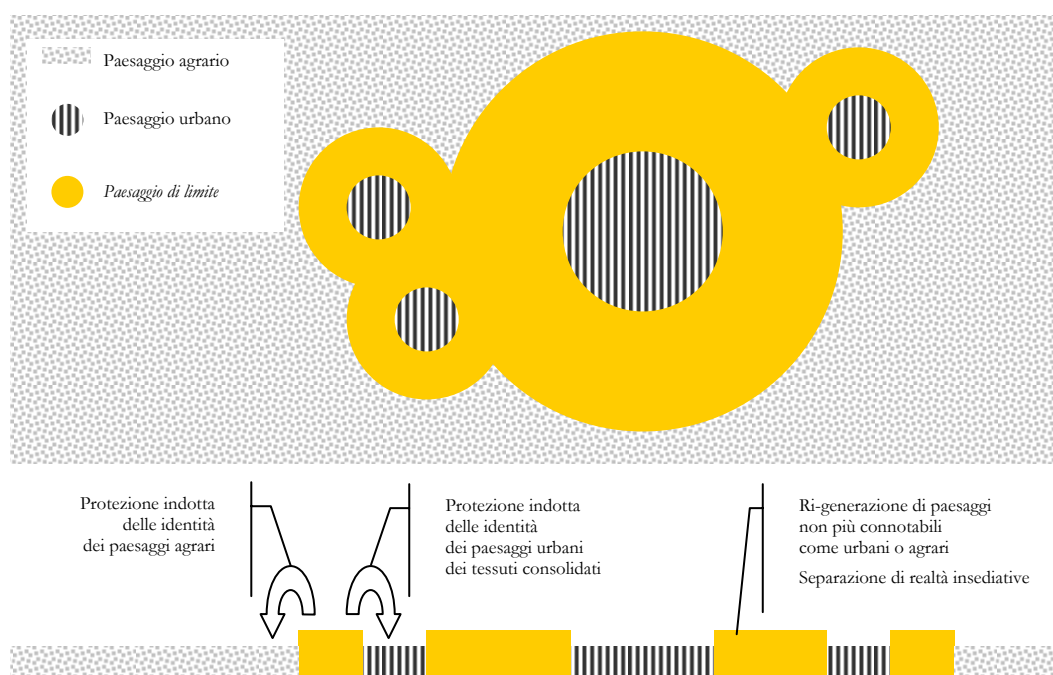



Figura 139. Ideogramma delle principali funzioni paesistiche delle cinture verdi nell'ambito del progetto del *paesaggio di limite* rispetto alle aree urbane o metropolitane policentriche. L'obiettivo di tale politica non è il contenimento dell'espansione degli insediamenti quanto la *ri-generazione* dei paesaggi di margine urbano-rurale.

Considerando che le aree periurbane sono caratterizzate dalla multifunzionalità (insediamenti, agricoltura, boschi, aree naturali, spazi ricreativi) e che il progetto del *paesaggio di limite* richiede di salvaguardare tale caratteristica, la realizzazione di una cintura verde non sta a significare che esiste un paesaggio di "serie A" da vincolare come parco, rispetto a uno limitrofo di "serie B", ma si costituisce piuttosto come strategia complessa con finalità primarie di riqualificazione diffusa e di tutela; è, cioè, una politica volta alla conservazione e valorizzazione sociale, economica e culturale del paesaggio.

Una strategia di lunga durata (*Vision*) necessariamente da attuarsi con interventi dilazionati nel tempo, capace da un lato di orientare le trasformazioni assecondando la dinamicità propria dei territori di margine urbano e dall'altro in grado di incidere direttamente con qualità sui progetti specifici. Si tratta di interpretare il paesaggio alla ricerca di un metodo di lettura e di progetto che sappia tradurlo cogliendo l'esigenza della macro-scala (la dimensione del paesaggio) e l'importanza della micro-scala (il sistema degli spazi aperti), al fine di produrre una elevata qualità riferita a territori di valore *ordinario*.

Il paesaggio extraurbano fiorentino può dunque essere gestito e fruito come un parco, non nel senso tradizionale del termine, ma nella accezione sopra descritta. La valenza principale del territorio collinare è quella di essere *già* parco, un sistema di spazi di alto valore culturale che con la loro bellezza e senza ingenti e invasivi interventi possono garantire lo svolgimento delle attività ricreative legate alle esigenze delle popolazioni residenti nel bacino metropolitano. La realizzabilità di una proposta del genere è dimostrata, ad esempio, dal progetto torinese di *Corona Verde*, emblematico della situazione della nostra penisola dove il paesaggio periurbano è fortemente antropizzato e connotato da valori culturali oltre che naturali.

L'obiettivo della creazione di una cintura di spazi verdi intorno alla città diventa non tanto il contenimento dell'espansione urbana quanto la valorizzazione delle risorse esistenti, adattando il modello alla peculiare realtà paesistica e, più in generale, alla difficile condizione di governo territoriale dovuta al regime dei suoli in essere in Italia caratterizzato da aree fortemente parcellizzate di proprietà privata.

Le politiche di cintura verde investono però in ugual misura i territori di collina e quelli di pianura, articolando differenti azioni. Se le potenzialità estetiche del "bel paesaggio" collinare sono state sfruttate sin dal piano ottocentesco del Poggi, che instaura relazioni visive e crea collegamenti - *strategia della bellezza* -, se le potenzialità ricreative sono espresse nell'utilizzazione della rete stradale extraurbana collinare presente nei piani degli anni Trenta e soprattutto nel Piano Detti che, salvaguardando le colline, si rivolge alla valorizzazione dei valori storici e culturali - *strategia della tutela* -, oggi si sente la necessità di parlare di *strategia del progetto*, al fine di guidare le trasformazioni del paesaggio periurbano nella sua totalità e complessità.

Se è lecito parlare di cintura verde lo si deve fare intendendo quindi un sistema metropolitano di spazi aperti, gerarchizzati e differenziati per destinazioni d'uso e ruoli paesistico-ambientali, la cui proprietà e la cui gestione non può che essere di tipo misto pubblico/privato, secondo il miglior utilizzo dei rispettivi ruoli e idoneità di intervento. Può essere ipotizzato, sul modello tedesco, un metodo basato su incentivi e convenzioni, escludendo l'intera acquisizione alla proprietà pubblica, ma focalizzandola ai luoghi ritenuti strategici, veri e propri *presidi paesistici*, per il funzionamento del sistema.

Un tale scenario strategico può trovare espressione congruente ed efficace a livello provinciale, soprattutto in un territorio come quello fiorentino dove l'estensione del Comune è ridotta e ormai completamente saturata dall'urbanizzazione: un progetto di cintura verde può configurarsi come integrazione strutturale all'interno del piano territoriale di coordinamento attraverso il quale guidare i singoli piani regolatori comunali verso una politica comune di salvaguardia e sviluppo della qualità paesistica.

La cintura verde proposta è diversa dalla "murazione verde" del piano regolatore del 1992, sia fisicamente sia, soprattutto, concettualmente, in quanto non presuppone alcuna ricerca formale di delimitare i confini urbani, ma è diversa anche dal "parco delle colline", proponendo la sostanziale integrazione dei sistemi paesistici di collina e pianura.

Figura 140. L'articolazione insediativa dell'area metropolitana fiorentina (in nero, su dati Corine Land Cover, 1990) con la proiezione indicativa delle aree di applicazione prioritaria di politiche territoriali di cintura urbana secondo il principio citato dell'individuazione degli ambiti di pianificazione e progettazione del *paesaggio di limite* in relazione alla distribuzione degli insediamenti. In chiaro sono indicate le aree comprese entro mezzo chilometro dai margini dei tessuti urbani, in scuro quelle entro i tre chilometri. Si consideri, ad esempio, che la dimensione media della cintura verde di Francoforte è di circa tre chilometri. Le due fasce sono riportate a titolo indicativo per mostrare come anche appena al di sopra la dimensione di mezzo chilometro le aree intercluse fra sottosistemi insediativi restano tutte interessate dall'eventuale politica di cintura per la progettazione e la gestione del *paesaggio di limite*, tendendo, in ragione dell'elevata copertura territoriale degli insediamenti, ad un modello di cintura assomigliante a quello tipico delle situazioni urbane monocentriche.
Figure 141 e 142. Gli ideogrammi schematizzano la diversa articolazione spaziale della politica di cintura in situazioni monocentriche o policentriche.

Il disegno seguente (figura 143) mostra la possibile articolazione della cintura verde nel territorio metropolitano fiorentino evidenziando tutte le aree del mosaico paesistico idonee per caratteristiche dei soprassuoli a essere coinvolte in una politica di cintura.

Si tratta di una individuazione a livello geografico che necessita di essere sottoposta a pianificazione e progettazione, in particolare attraverso l'osservazione dei relativi *potenziali paesistici* che sono stati sviluppati nell'Appendice B e distinti in due ordini: potenziali di tipo *strutturale* - protezione ambientale, continuità per caratteri biotici, permanenza dei caratteri rurali e articolazione spaziale - e potenziale *ricreativo* del paesaggio.

Attraverso lo sviluppo e la conservazione dei relativi potenziali, la cintura verde risulta in grado di garantire la *ri-generazione* del paesaggio di margine urbano. Essa riveste infatti, un ruolo particolarmente importante di protezione, sia dei luoghi di specifico interesse ambientale o culturale, sia del paesaggio *ordinario* che ancora presenta caratteri rurali; inoltre, politiche di cintura possono essere utili alla salvaguardia degli attributi identitari dei paesaggi di margine urbani e rurali attraverso una adeguata separazione e connotazione degli spazi di interfaccia.

Al fine della definizione del progetto del *paesaggio di limite,* i cunei verdi coprono altri ruoli importanti. Nei contesti insediativi policentrici, quali l'area fiorentina, e comunque in presenza di conurbazioni, è possibile distinguere due ordini di applicazioni del modello.

La collocazione e lo sviluppo spaziale dei cunei verdi possono generare, da un lato, configurazioni *penetranti* per le quali domina il ruolo di unione delle diverse entità e, dall'altro, configurazioni *passanti*, alle quali è riferibile come dominante la funzione di separazione.

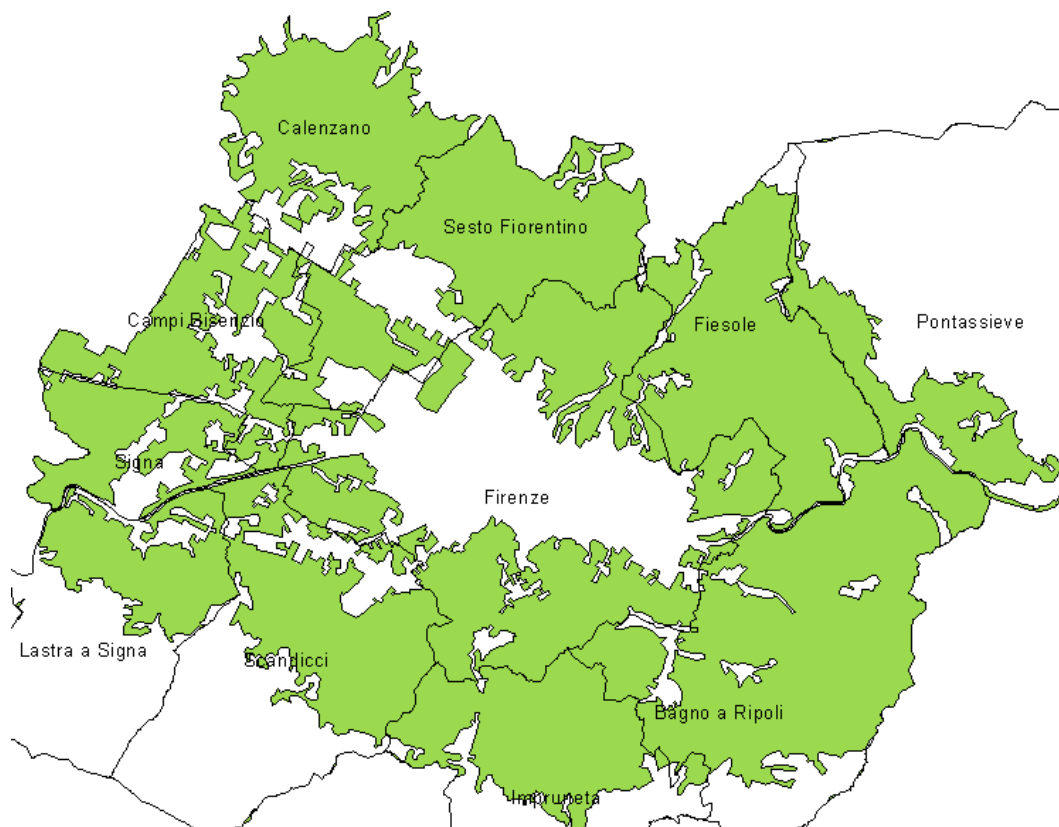



Figura 143. Aree compatibili per destinazione d'uso e suscettibili per localizzazione di essere coinvolte in una politica territoriale metropolitana di cintura verde riferita alla realtà policentrica fiorentina. L'individuazione cartografica deriva dall'analisi del mosaico paesistico condotta sui dati Corine Land Cover (1990), per la cui distribuzione si rimanda alle elaborazioni dell'Appendice B. Nello schema sono state considerate le aree a dominanza di soprassuoli forestali, quelle agricole, i parchi urbani, le zone umide; le esclusioni più generali riguardano invece le zone urbanizzate e gli ambiti geograficamente non pertinenti, come i versanti collinari dei Comuni di Lastra a Signa, Scandicci e Impruneta non orientati verso Firenze, oppure il versante pre-appenninico di Pontassieve.

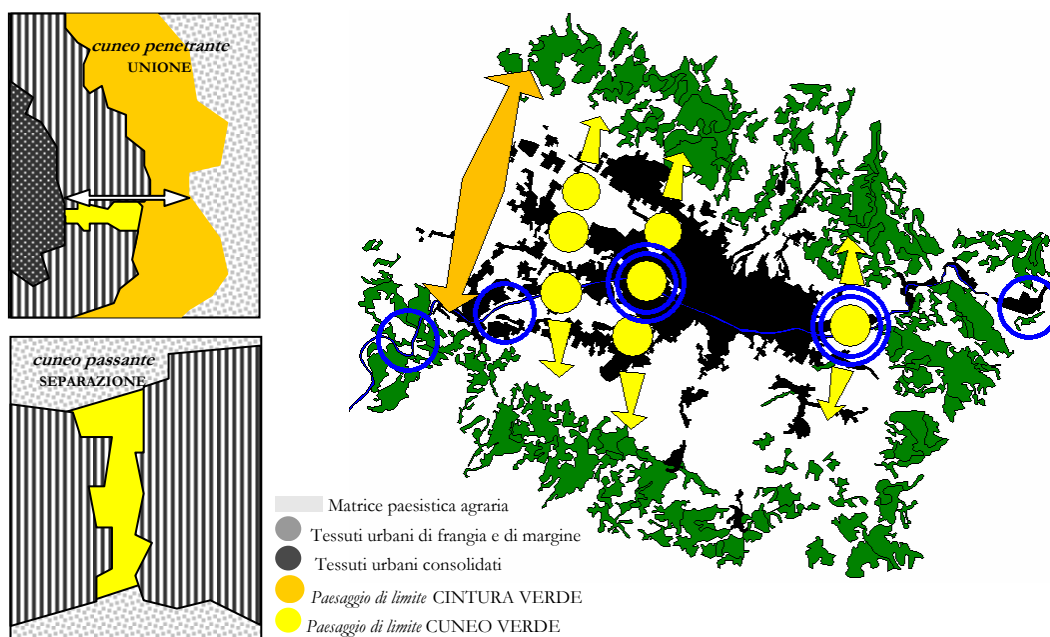



Figure 144 e 145. Schemi di *cuneo penetrante* e di *cuneo passante*: nel primo caso i cunei verdi esplicano una funzione di *unione* collegando paesaggi tipologicamente diversi, come le aree urbanizzate con il territorio rurale; nel secondo caso il cuneo verde interrompe la continuità fisica dei tessuti edificati rivestendo principalmente una funzione di *separazione*. Entrambe le situazioni richiedono il prioritario riconoscimento del potenziale strategico degli spazi in essi compresi come parte integrante di sistemi con valenze complessive superiori, non conservabili nel caso di localizzazioni improprie che causano l'interruzione. Alla categoria del cuneo verde nella sua accezione di scala vasta corrispondono finalità di salvaguardia, ricostituzione e incremento delle condizioni di continuità biotica. La diffusione e la differenziazione territoriale permettono di concepire un insieme unitario complementare a quello della cintura verde. Figura 146. Nel caso dell'area metropolitana fiorentina, rispetto all'articolazione insediativa (in nero) sono evidenziate le aree forestali collinari e le direzioni prioritarie di connessione da progettare tra i due archi collinari attraverso le aree di pianura, dove si riscontrano le più severe condizioni di criticità nella dotazione di equipaggiamento vegetale e nella qualità degli spazi aperti. I cerchi indicano i principali nuclei di spazi verdi lungo il corso dell'Arno; il doppio cerchio individua la posizione delle Cascine-Argingrosso, a sinistra e Anconella-Lungarno Aldo Moro, a destra, che possono assolvere funzione di cerniera.

Se i *cunei penetranti* sono attribuibili principalmente alle funzioni di unione tipologica di porzioni di paesaggio intesa come relazione di contiguità, ad esempio fra spazi a matrice agraria e tessuti urbani consolidati a elevata densità insediativa, i *cunei passanti* sono generalmente ascrivibili a sistemi di spazi aperti che interrompono la continuità fisica delle aree urbanizzate o costituiscono una interruzione della matrice paesistica, ad esempio, della tessitura rurale. Esiste inoltre una valenza relativa alle capacità di connessione funzionale delle aree con le caratteristiche sopra descritte, dalla quale dipende sostanzialmente anche la qualità potenziale delle condizioni di fruizione ricreativa da parte delle popolazioni urbane.

A questa dualità nella classificazione corrisponde di fatto una molteplicità di applicazioni possibili relativa alle differenti scale alle quali queste configurazioni possono trovare un'utile espressione: da quella geografica trans-regionale o sub-regionale, che non interessa questo studio, a quella sovralocale, di ambiti metropolitani, come nell'area fiorentina, fino alla scala urbana, ove si possono avere macrosistemi che coinvolgono l'intero organismo urbano o microsistemi con un'incidenza circoscritta anche a porzioni di un quartiere.

Occorre considerare che cunei di diverso ordine possono costituire un sistema gerarchizzato con una significativa diffusione territoriale per la quale l'incidenza unitaria di ogni sottosistema costituisce un parametro a cui è opportuno affiancare la rilevanza dell'insieme nei bilanci funzionali e strutturali a cui si riferisce il progetto del *paesaggio di limite*. Configurati nell'ambito dei nuclei urbani, i cunei verdi possono conservare condizioni di penetrazione del paesaggio a matrice agraria, ampliando la sezione della cintura verde rispetto ai casi con margini compatti nei quali è presente la sola cintura.

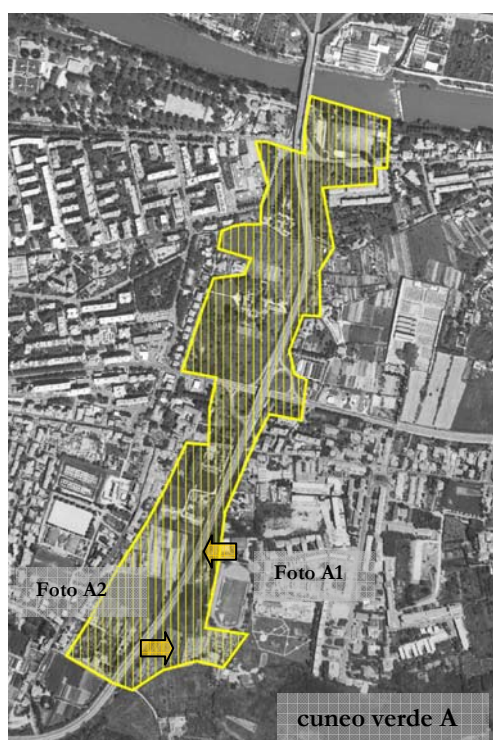



Figure 147, 148 e 149. Esempio di potenziale *cuneo verde penetrante* lungo il corridoio infrastrutturale del raccordo di Varlungo a Sud-Est della città. Il sistema di spazi aperti è costituito prevalentemente da coltivi interclusi tra l'infrastruttura, che corre in rilevato e gli insediamenti, a prevalente destinazione residenziale.
Fonti: Provincia di Firenze, foto AIMA, 2000 e fotografie di Antonella Valentini, 2005.

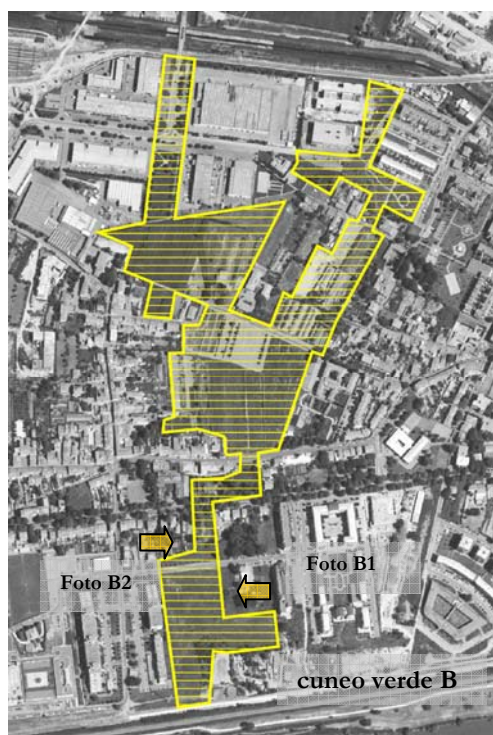



Figure 150, 151 e 152. Esempio di potenziale *cuneo verde passante* a Le Piagge, alla periferia Ovest di Firenze. Il sistema di aree inedificate, spesso abbandonate e incolte dove però attualmente si concentra una forte attività edilizia, costituisce un corridoio di preminente importanza per il collegamento, ormai quasi completamente perso, tra le colline e il fiume Arno sul quale questo cuneo si attesta.
Fonti: Provincia di Firenze, foto AIMA, 2000 e fotografie di Antonella Valentini, 2005.

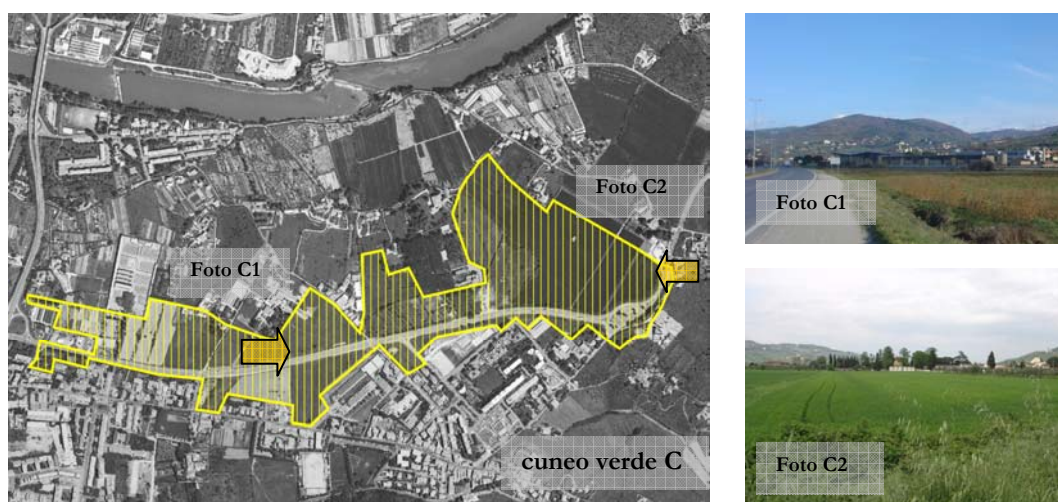



Figure 153, 154 e 155. La via di Rosano, collegamento tra Firenze e Bagno a Ripoli in sinistra d'Arno, costituisce un caso emblematico di inserimento critico nel paesaggio del binomio insediamenti-infrastrutture, con i comuni fenomeni di interstizialità e marginalizzazione di molti spazi aperti. Il sistema di aree agricole intorno all'infrastruttura è progressivamente ridotto dall'avanzare delle aree urbanizzate lungo il margine meridionale e ad occidente verso Firenze. I cunei verdi, anche nei casi in cui non vi siano formazioni insediative dense, possono costituire scelte strategiche di pianificazione selettiva idonee a definire a livello progettuale e pilotare, a livello attuativo, i processi di trasformazione del paesaggio.
Fonte: Provincia di Firenze, foto AIMA, 2000 e fotografie di Antonella Valentini, 2005.

Gli elementi di maggiore interesse dell'impiego dei *cunei passanti* riguardano il riequilibrio delle conurbazioni o comunque dei sistemi insediativi molto estesi rispetto al nucleo originario. Il ruolo di separazione relativo alla conservazione e alla strutturazione delle discontinuità degli insediamenti ha una duplice valenza, analogamente a quanto descritto per la categoria della cintura verde. Da un lato la distinzione permette di concorrere alla conservazione dell'identità insediativa, dall'altro essa garantisce forme essenziali di presidio territoriale a cui corrispondono istanze generali di continuità paesistica che coinvolgono tematiche complesse fra cui quella della reticolarità ecologica.

In merito al terzo modello progettuale, le *greenway* possono esprimere la più ampia capacità relazionale fra le categorie che concorrono al progetto del *paesaggio di limite*. Essendo infatti sistemi lineari di spazi aperti strutturati attorno un'ossatura funzionale costituita da uno o più percorsi e da un complesso di risorse con diverse caratteristiche e distribuzione che da questo sono connesse, le *greenway* hanno una estensione dominante in senso longitudinale. A questo sviluppo, generalmente di più chilometri, corrisponde una sezione trasversale proporzionalmente assai ridotta. Se nei paesaggi americani dove la categoria progettuale è stata concepita e impiegata anche le dimensioni trasversali possono assumere un grande rilievo paesistico, nel contesto italiano queste misure risultano contratte per l'elevata densità e complessità di strutturazione naturale e culturale, pur restando potenzialmente variabili, fino a ridursi agli spazi di più stretta e diretta pertinenza del percorso. Questo non è un aspetto trascurabile poiché incide in modo significativo sulla concreta configurazione della *greenway* come sistema di spazi aperti efficace nello strutturare il paesaggio, oltre che sul piano più strettamente connesso alla fruizione ricreativa. Ciò che però è importante per il progetto del *paesaggio di limite* è certamente la capacità relazionale longitudinale. Attraverso questa qualità le *greenway* possono infatti sviluppare essenziali relazioni tra paesaggi urbani e agroforestali nelle migliori condizioni di equilibrio strutturale e conservazione identitaria. Il percorso, ossatura funzionale e esso stesso componente della struttura del paesaggio nei casi più frequenti di riuso e conservazione di beni storici, diviene il principale canale in cui scorre la narrazione secondo cui la *greenway* è concepita, con tagli spiccatamente tematici oppure legati in modo profondo al paesaggio di cui è pilotata la lettura dell'articolazione ordinaria oltre che l'individuazione delle configurazioni emergenti.

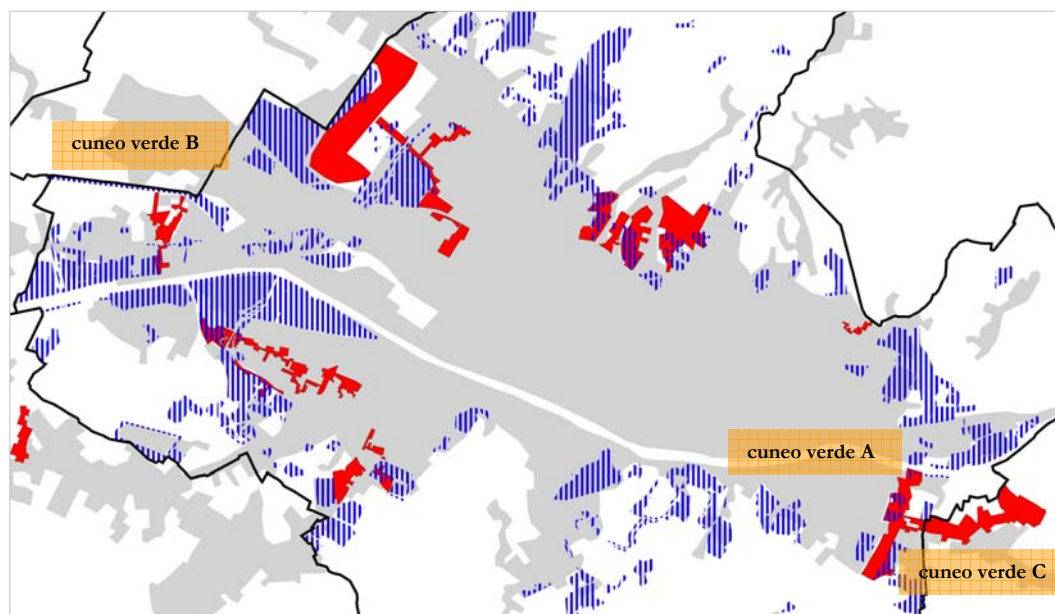



Figura 156. Quadro esemplificativo di un potenziale sistema di cunei verdi (in scuro) nell'area fiorentina rispetto agli insediamenti aggregati (in grigio chiaro) e alle aree di proprietà pubblica caratterizzate da una localizzazione periurbana (tratteggio). Nell'ambito dei tessuti urbani a maggiore strutturazione, i cunei possono costituire spazi concatenati con caratteristiche di diversificazione, complementarietà di destinazioni d'uso e continuità funzionale. La costituzione dei sistemi di aree verdi è una condizione necessaria per la loro elevazione alla scala del paesaggio urbano con ruolo di riequilibrio generale, mantenendo o ricomponendo nello scenario unitario le singole funzioni locali.

Le risorse sulle quali poter impostare la costituzione di un sistema di *greenways* sono sostanzialmente di due tipi che richiedono azioni progettuali diverse: la rete dei percorsi pedonali e della viabilità extraurbana rurale e quella dei corsi d'acqua, primo fra tutti l'Arno. Mentre per i percorsi si tratta prevalentemente di recupero e conservazione, per i corsi d'acqua devono essere effettuati interventi di equipaggiamento funzionale e miglioramento paesistico ambientale atti a sviluppare le grandi potenzialità ricreative che questi possiedono. Nel sistema di spazi verdi urbani i corsi d'acqua costituiscono infatti una risorsa importante rappresentando sistemi lineari con alta capacità di penetrazione nel tessuto urbano. In realtà queste loro potenzialità paesistico-ambientali sono generalmente ignorate dalle politiche di piano locali volte alla strutturazione del sistema degli spazi aperti urbani e periurbani; considerati solo in termini negativi di limitazione d'uso degli spazi (in particolare connessi ai fattori di rischio idraulico) è generalmente sottostimata l'importanza della rete fluviale come sistema privilegiato per la fruizione ricreativa e per la mobilità urbana alternativa a quella meccanizzata.

L'approccio progettuale del *paesaggio di limite* si avvale dunque di tre strumenti. Alla cintura verde, non più tale nella accezione tradizionale del termine, non più meramente vincolistica, né necessariamente mononucleare, corrisponde a Firenze una condizione di fatto, nei sistemi dei rilievi collinari meridionali e settentrionali che chiudono la valle dell'Arno a Est; ma ad essa corrispondono anche un'urgenza e un'esigenza che, per opposte condizioni quali-quantitative, caratterizza la pianura occidentale. Al sistema di cunei verdi si affidano le istanze di riequilibrio ambientale in quanto riserva di spazi aperti nel paesaggio urbano costituendo di fatto scelte strategiche di pianificazione idonee a pilotare i processi di trasformazione. Alla rete di *greenways* corrisponde la domanda di forme sostenibili di valorizzazione delle risorse paesistiche naturali e culturali.

Questo progetto *integrato* si pone l'obiettivo di costruire un paesaggio diverso da quello urbano e da quello rurale che conferma la propria identità, non ancora urbana e non più rurale, agendo diversamente da come si è proceduto fino adesso con l'ottica di ricostruire il margine edificato o di salvaguardare il tessuto agrario, consapevoli inoltre di quanto la

pianificazione e progettazione siano già ricche di esperienze ma carenti di una visione organica. Esso vede la sua definizione principalmente nel piano territoriale di coordinamento provinciale, rilevando nei Programmi di Paesaggio possibili strumenti di applicazione, ma trova supporto anche nelle politiche di indirizzo regionale, rintracciando conferme, ad esempio, negli incentivi per opere di imboschimento delle aree periurbane previsti dal Programma di Sviluppo Rurale o nel riconoscimento, sottolineato anche dagli indirizzi provinciali, del ruolo di presidio ambientale e paesistico svolto dall'agricoltura nelle aree ai margini degli insediamenti dove promuovere funzioni ricreative.

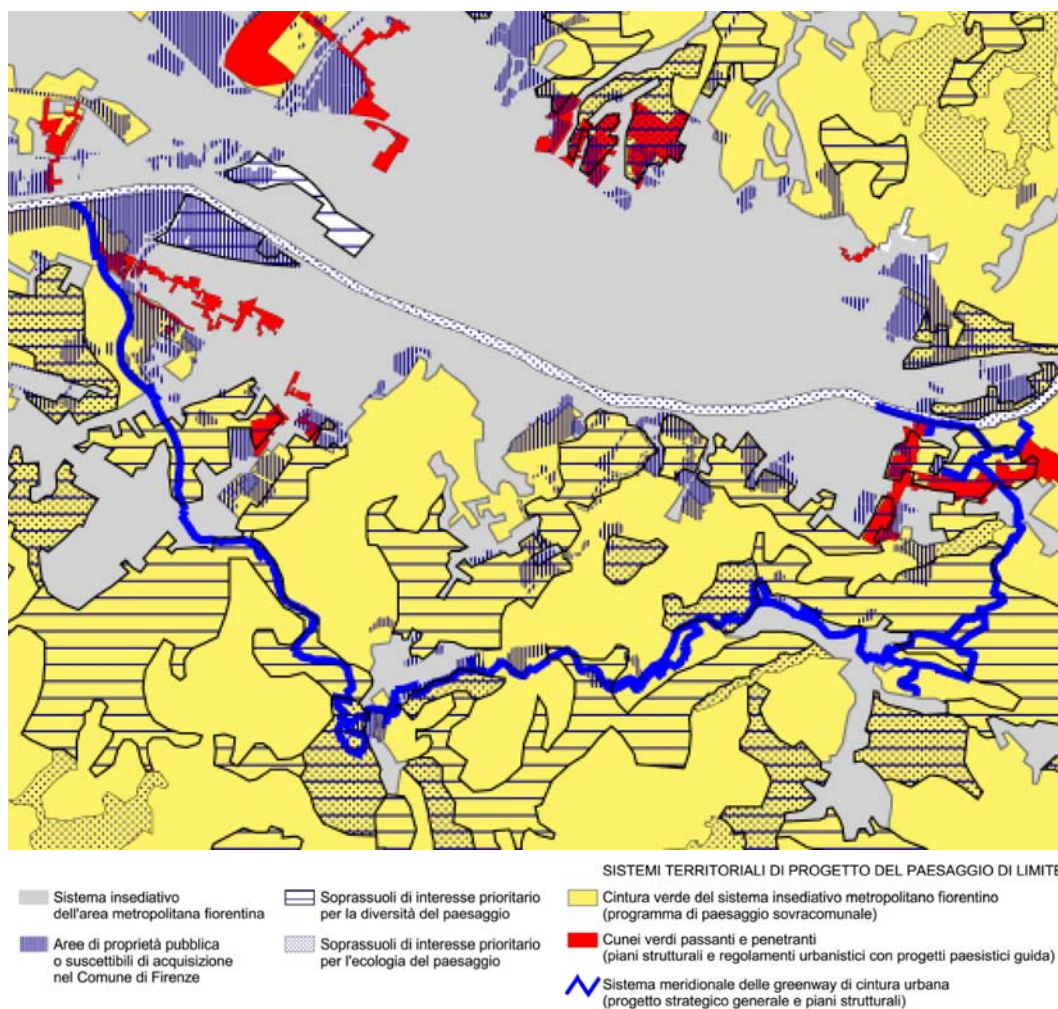



Figura 157. Schema esemplificativo del sistema di *greenways* di cintura urbana meridionale, sovrapposto al disegno già individuato di cintura verde e al sistema dei cunei verdi ai fini di una possibile definizione del progetto del *paesaggio di limite* per l'area fiorentina.

VERSO UNA DEFINIZIONE METODOLOGICA

4.1 ISTANZE E CONTENUTI DEL PROGETTO DEI *PAESAGGI DI LIMITE*

"Tutto ciò che esiste, dunque, in nessuna direzione è delimitato: e infatti dovrebbe avere un confine, ma un confine, di nessuna cosa davvero sembra potere esistere, se non c'è, oltre qualcosa che sia delimitante: si che appaia un punto dove oltre lo possa inseguire la natura del nostro senso […]. Inoltre se si stabilisca che è determinato tutto lo spazio che esiste, se qualcuno riesca a correre ai confini estremi, alle rive del mondo, e lì getti un dardo volante, che cosa pensi: che quello, scagliato da forze robuste, vada là dove è stato gettato, e che voli lontano, o che qualcosa, tu pensi, lo possa impedire e opporglisi contro? Uno dei due devi dunque affermarlo e assumer per vero, ma ambedue le soluzioni ti chiudono ogni via di scampo, e il Tutto ti costringono ad ammettere che si estende senza fine. Infatti, sia che esista qualcosa che si opponga, e impedisca che il dardo giunga là dove è stato mandato, e quivi si vada a situare, sia che possa giungere oltre, non è partito dal confine. E in questo modo ti verrò sempre dietro e, ovunque le rive estreme tu collochi, ti domanderò che accadrà, infine, alla lancia. Accadrà che il confine non potrà in nessun luogo esser fissato e il poter fuggire protrarrà per sempre il fuggire"[420].

Quattro premesse

La definizione del limite della città che per molti secoli è avvenuta con le mura viene talvolta proposta, soprattutto a partire dall'Ottocento, dalla presenza di una ampia fascia di verde, in aggiunta o in sostituzione al cerchio delle fortificazioni. Il modello della cintura verde, di cui è stata tracciata l'evoluzione nella prima parte di questo studio, è storicamente nato come tentativo di individuare una conclusione alla città, sia nei suoi aspetti formali ed estetici - gli anelli verdi ottocenteschi per l'*abbellimento* - sia nei suoi caratteri dimensionali - le cinture verdi pianificate nel Novecento per il contenimento dell'urbanizzazione. La cintura verde è dunque sempre stata connotata dall'idea di de-*limitazione* e questa immagine, limitante e limitata allo stesso tempo, vincolando spesso il concetto a puro disegno di forma per definire la *chiusura* della città, è diventata uno stereotipo, in parte creato dalla fortunata divulgazione della più famosa *Green Belt*, quella londinese, caratterizzata proprio da finalità di contenimento dell'espansione urbana.

Lo strumento della cintura verde presenta però alcune potenzialità se utilizzato in integrazione ad altre categorie progettuali come cunei verdi e *greenway,* di cui la ricerca ha esplorato le potenzialità, al fine di progettare quello che si è qui definito *paesaggio di limite.* Non si tratta di costruire nuovi limiti alla città, ma di progettare un paesaggio che consenta di rispondere a obiettivi di riequilibrio e rigenerazione, di mediazione e transizione, di sutura e compenetrazione tra la realtà urbana e quella naturale-rurale che, proprio qui nei territori periurbani, si interfacciano.

Al tale fine si espongono nuovamente quattro presupposti, che rivestono rilevanza di natura metodologica per il progetto del *paesaggio di limite.*

1. Cintura verde = sistema spaziale

La necessità di tradurre il concetto di cintura verde nella realtà contemporanea rende essenziale superare le motivazioni di contenimento per le quali è storicamente nata. Si rifiuta quindi l'idea della "murazione verde" che richiama l'immagine delle fortificazioni, il loro valore difensivo e il carattere di cesura. Delle cinte fortificate eredita però il significato sacrale: la cintura verde, come le mura, contribuisce all'individuazione di una identità, diventando simbolo e riferimento mentale; come le mura, esalta la qualità figurale degli insediamenti. Il ruolo svolto dalle fortificazioni nell'immaginario collettivo è legato, come scrive Le Goff, alla loro capacità di essere qualcosa di più che una linea, ma "…una integrazione di luoghi, che ne diversificano e ne accrescono il carattere di simbolo"[421].

[420] Lucrezio, *La natura delle cose. De rerum natura*, a cura di Guido Milanese, Oscar Mondadori, Milano 1992, vv. 958-962 e 968-983. La composizione dell'opera è datata prima metà degli anni Cinquanta a.C.
[421] JACQUE LE GOFF, op. cit., 1989, pag. 7.

Il limite come *linea* subisce allora una dilatazione in profondità, acquisendo spessore. La cintura verde da segno lineare di distinzione diventa sistema spaziale di mediazione. Comprendere *spazialmente* il limite è presupposto su cui si fonda questa tesi.

Un progetto di cintura di spazi aperti che risponda alle esigenze della società contemporanea non può dunque configurarsi come disegno di *forma*, ma richiede di superare la suggestione della figura accattivante e di definire i processi necessari perché un'*idea* diventi *struttura* di paesaggio. Il rischio di vagheggiare semplicemente un'idea è presente in molte esperienze, soprattutto italiane. Se, infatti, in Inghilterra la *green belt* è uno strumento di contenimento dell'urbanizzazione mancante in genere di progetto, in Italia è talvolta una suggestione rincorsa nei piani regolatori priva di contenuti attuativi. La cintura verde vista all'interno del progetto contemporaneo del *paesaggio di limite*, non può configurarsi né nel primo modo, né nel secondo; non è l'individuazione di un perimetro che segna l'appartenenza o l'esclusione dei territori da un vincolo, incapace di assecondare la dinamicità dei paesaggi di margine urbano, né è un semplice *slogan* utilizzato per la suggestione che l'immagine, in modo semplice e immediato, è capace di evocare.

Resta comunque ferma la consapevolezza dell'importanza di attivare la costruzione, attraverso un processo partecipativo e comunicativo con la popolazione, di una "idea di cintura verde" poiché la capacità di definire un'immagine identitaria è un presupposto fondamentale per la stessa esistenza di un sistema di spazi aperti di cintura urbana, come dimostra l'esperienza di Francoforte: la coscienza/conoscenza come condizione pre-determinante della tutela.

Si avverte quindi la necessità che la cintura verde non debba più essere letta come un disegno formale degli spazi a corona della città, così come aveva sottolineato già alla fine degli anni Sessanta Ian McHarg[422], ma come un *principio di intervento*, che si apre a tutta una serie di esperienze affini, in particolare i sistemi di collegamento ecologico e funzionale in ambito urbano ed extraurbano.

2. *Paesaggio di limite* = cintura verde + cunei verdi + *greenways*

La ricognizione delle esperienze progettuali effettuata ha messo in luce come, talvolta, si verifichi una contaminazione tra il modello a margine urbano della cintura verde e quello di penetrazione dentro il tessuto della città e di collegamento con il territorio rurale-naturale espresso dai cunei verdi e, per quanto attinente alle specifiche caratteristiche di categoria, dalle *greenway*.

Delle tre categorie possono essere riconosciuti alcuni caratteri distintivi e peculiarità che le rendono complementari e alternative. Questo riconoscimento è funzionale a comprendere l'apporto che ciascun modello può fornire al progetto del *paesaggio di limite*, a partire dalla considerazione delle diverse definizioni attraverso cui esso è stato declinato. Infatti, avendo indicato il *paesaggio di limite* come *confine figurale* o *paesaggio mentale*, la necessità di ricercare un'immagine *unificante* che contribuisca alla figurabilità del luogo urbano porta a considerare la cintura verde quale modello più adatto a rispondere a questa prerogativa. Dalla definizione del *paesaggio di limite* come *spazio di mediazione*, ma anche come *ambito del conflitto e della pacificazione*, la categoria progettuale dei cunei verdi, sia nella forma di cunei *passanti* sia *penetranti*, è quella che, ponendosi come spazio di separazione o di unione di entità distinte, meglio si presta a soddisfare questo requisito prestazionale. Individuato, infine, il *paesaggio di limite* quale *luogo dinamico*, le *greenway*, essendo fondate sulla fruizione dinamica delle risorse che vengono messe in rete, appaiono lo strumento più rispondente a tale caratteristica.

Queste correlazioni non presuppongono però una rigida equivalenza di ogni modello a una o più proprietà del *paesaggio di limite,* essendo le definizioni di questa nuova categoria progettuale trasversali, cioè qualificanti con gradi diversi tutti e tre i moduli che insieme contribuiscono alla definizione progettuale del *paesaggio di limite*.

[422] Cfr. IAN L. MCHARG, *Progettare con la natura*, (1969), Franco Muzzio & C., Padova 1989.

3. Città ~ campagna

La cintura verde nasce per sanare la contrapposizione città-campagna che si manifesta nel periodo dell'industrializzazione, spesso legata a un atteggiamento anti-urbano. Il sistema di spazi agricoli intorno alla città immaginata da Howard serve per contenere l'urbanizzazione, separare le varie comunità e proteggere il paesaggio rurale, ma funziona allo stesso tempo da filtro tra due realtà di vita diverse, così come accade con la serie di cerchi concentrici di Loudon, funzionali a mediare il passaggio tra l'area urbana e quella rurale. Questa tendenza è evidente anche nella teoria sociale di Olmsted, oppure nelle *greenbelt towns* americane che nascono come risposta alla ricerca di quella ideale integrazione tra città e campagna propria delle *garden cities*, alla stessa stregua degli schemi di sviluppo urbano proposti dagli urbanisti tra Ottocento e Novecento sui quali il *garden city movement* ha infatti una grande influenza.

La cintura verde ricorre come strumento attraverso il quale, pur con obiettivi diversi, si persegue una finalità unica, di *mediazione*, sebbene, inoltrandosi nel XX secolo, venga invece esaltata la funzione di separazione per le dimensioni assunte dagli insediamenti che inducono a sottolineare sempre più la necessità di contenimento dell'una (la città) nei confronti dell'altra (la campagna).

Se l'esigenza di risolvere l'antinomia città-campagna ha sempre improntato il progetto di cintura verde, attualmente proporre questo binomio non appare più utile a capire la realtà dei paesaggi di margine e di frangia, dove si assiste al mutamento del concetto di limite urbano prodotto dal modificarsi delle forme insediative e culturali. Alla luce di questi fenomeni la contrapposizione città-campagna non appare più idonea a descrivere i paesaggi periurbani contemporanei e la consapevolezza che non si tratta più di porre a confronto schemi astratti (città e campagna, ma anche città diffusa e città compatta) fa assumere al concetto di cintura verde non più la funzione di sanare la frattura tra paesaggio urbano e paesaggio rurale-naturale, ma di mediazione e di sperimentazione – il ruolo sostanziale della *sperimentazione* è più volte richiamato in questo lavoro - in territori che possiedono caratteristiche e contraddizioni di entrambi.

Il progetto del *paesaggio di limite*, dunque, non è funzionale alla ricostruzione di nuovi limiti urbani concepiti in senso tradizionale.

4. Il paesaggio NON ha limiti

Riconoscere la *complessità* del paesaggio nella sua *unitarietà*, per la quale il concetto tradizionale di limite non si adatta ad esprimerne il senso peculiare, è una condizione che impronta questa ricerca. Tale consapevolezza è propria degli approcci metodologici della pianificazione paesistica che generalmente sono trasversali, interdisciplinari, transcalari, mentre il *limite* come strumento analitico e progettuale di distinzione appartiene forse più alla cultura urbanistica che ne ha ricercato la sicurezza allo scopo di de-*limitare*, per meglio comprendere, l'oggetto del proprio studio.

L'unione dei due termini *paesaggio* e *limite* è qui voluta sia per indicare spazialmente il luogo di cui si discute – il paesaggio a margine della città – sia, soprattutto, per individuare mentalmente un luogo che recupera sfumature del concetto di limite che sono state qui più volte sottolineate, discutendone i mutamenti nella percezione e nella individuazione.

Se il progetto del "margine" urbano, ambito di sperimentazione per il disegno architettonico delle periferie, è affrontato ormai da molti anni, recentemente il dibattito sta esplorando i paralleli concetti di "confine" e di "limite"[423]. Su quest'ultimo in realtà pesano,

[423] Margine, confine e limite sono spesso usati come sinonimi. Con il termine margine si indica "ciascuna delle parti periferiche, spesso regolarmente delimitate, di una superficie individuata", ma possiede anche un significato figurato di "simbolo del limite estremo di accettabilità dal punto di vista morale". Per confine si intende principalmente una "linea costituita naturalmente o artificialmente a delimitare l'estensione di un territorio o di una proprietà", ma per estensione comprende anche il significato di limite. Limite, infine, come già osservato, indica una "linea terminale o anche divisoria", ma anche un "valore dal quale risulta condizionata" un qualsiasi elemento o aspetto. Devoto-Oli, *Dizionario della lingua italiana*, Le Monnier, Firenze 1995.

come rileva Danilo Palazzo, molte ambiguità semantiche legate al fatto che "…il limite, in urbanistica, rimanda (anche) a forme o ipotesi di contenimento e di controllo della dimensione demografica, tema tipicamente affrontato dalla letteratura utopistica"[424].

Il termine consente però molteplici livelli di lettura, anche propositivi, che con questa tesi sono stati avviati. Tra le varie interpretazioni quella che può essere assunta per esemplificare il *luogo* concettuale che si ricerca con questa nuova categoria progettuale, è indicata da Kevin Lynck che definisce il limite quale spazio di transizione - dove "…ci si sente in due territori contemporaneamente, con la possibilità di entrare nell'uno o nell'altro a scelta" - o spazio di riflessione - "…adatto alle soste e alle conversazioni…"[425] - o, ancora, come suggerisce la stessa definizione matematica del termine, spazio di mediazione – dove "…si trovano «sempre» elementi della prima ed elementi della seconda regione…"[426].

Il limite dunque come *soglia*, che si apre a contenuti semantici latenti di mediazione, relazione e opportunità.

Il sodalizio tra *paesaggio* e *limite* propone una nuova categoria progettuale: è il paesaggio periurbano che assume valore e funzione di *limite* con il significato sopra richiamato, cioè non come strumento di contenimento e di de-*limitazione* dello spazio, ma quale elemento generatore di opportunità e di relazioni, capace di mediare tra due realtà spaziali distinte. Il *paesaggio di limite* non è dunque una configurazione reale di determinate condizioni di stato e dinamiche che connotano il paesaggio, ma si distingue da questo nella misura in cui è portatore, come categoria progettuale, di una visione di conservazione e trasformazione.

Istanze e contenuti metaprogettuali

Si è visto, sperimentando sull'area metropolitana fiorentina, come sia possibile costruire scenari distinti relativamente alle tre categorie progettuali indagate e come il coordinamento tra queste sia funzionale alla definizione di un approccio *complesso* e *integrato* al quale ciascuna apporta specifici contributi.
Si riconoscono dunque le seguenti peculiarità ai tre moduli del progetto del *paesaggio di limite*:
- cintura verde: *complessità*, *diffusione* e *unitarietà*;
- cunei verdi: *diversificazione*, *compenetrazione* e *selettività*;
- greenway: *interrelazione, connessione* e *tematicità*.

 Cintura verde

- *Complessità (strutturale)*. Il modello, articolandosi nei paesaggi di interfaccia urbano-rurale, coinvolge realtà territoriali strutturalmente complesse entrando in relazione oltre che con le risorse anche con i fattori di conflitto presenti in tali luoghi. Politiche di cintura coinvolgono infatti fasce più o meno ampie di territorio ai margini degli insediamenti caratterizzate da paesaggi generalmente di qualità ordinaria, in veloce trasformazione e di elevata criticità. Sono componenti strutturali oltre quelle fisiche e biologiche, quelle sociali ed economiche, con le quali il modello interagisce nella sua definizione integrata.
- *Diffusione (spaziale)*. All'articolazione *geometrica* del modello sono connaturate specifiche caratteristiche di diffusione spaziale nei paesaggi di margine urbano e in quelli a matrice rurale ad essi limitrofi. In situazioni di elevata diffusione insediativa, politiche di cintura verde interessano non solo le fasce *esterne* ma anche gli spazi interclusi negli insediamenti. A questi requisiti possono corrispondere condizioni di disponibilità di spazi verdi, anche in quote e qualità rilevanti, raggiungibili dalle aree urbane a tessuto denso attraverso percorsi radiali con distanze ridotte al minimo. La distribuzione lungo tutto il margine urbano conferisce al modello un potenziale significativo di miglioramento delle relazioni tra il paesaggio urbano e

[424] DANILO PALAZZO, op. cit., 2004, pag. 29.
[425] KEVIN LYNCH, op. cit., 1990, pag. 166.
[426] FRANCO GORI, op. cit., 1990, pag. 63.

quello rurale, permettendo la progressiva formazione di sistemi spaziali con funzioni di mediazione paesistica.
- *Unitarietà (progettuale)*. La definizione integrata è pluritematica e trasversale ai sistemi di risorse territoriali e alle relazioni fra essi intercorrenti, configurandosi come un *quadro strategico* all'interno del quale potere orientare la progettazione dei singoli interventi. In tale contesto è prioritaria l'individuazione di misure organiche, diffuse e diversificate, relative alle problematiche connesse alla proprietà delle aree. E' essenziale la ricaduta in termini strutturali a livello di piano regolatore comunale al fine di fondarne la fattibilità.

Cunei verdi

- *Diversificazione (strutturale)*. La diversificazione di destinazioni d'uso degli spazi aperti che possono concorrere a costituire questi sistemi lineari, favorisce la definizione di strategie unitarie di gestione che superano la parcellizzazione di tali spazi; tale condizione è favorevole al miglioramento ecologico del paesaggio urbano e alla sua integrazione con il paesaggio a matrice rurale.
- *Compenetrazione (spaziale)*. All'articolazione *geometrica* del modello sono connaturate specifiche caratteristiche di penetrazione spaziale, trasversale rispetto ai margini insediativi. Se questa categoria progettuale riveste un interesse marginale rispetto ai tessuti consolidati, dove non si riscontrano significative opportunità di reperimento di spazi con idonee caratteristiche di posizione, sequenzialità e dimensioni, la situazione risulta ribaltata nelle aree periurbane dove le frange insediative producono spazi marginali ed interstiziali per i quali la stessa conduzione agricola necessita di specifiche modalità di pianificazione territoriale complessiva per poter sussistere sotto forme diverse da quella originaria. La salvaguardia, conservazione e costituzione di sistemi lineari di spazi aperti unitari permette di incrementare la capacità di compenetrazione nei tessuti urbani, contribuendo al ri-equilibrio ambientale dei sistemi insediativi e al complementare miglioramento delle relazioni con il paesaggio a matrice rurale sviluppato dal modello della cintura verde.
- *Selettività (progettuale)*. A differenza della cintura verde, il modello dei cunei è caratterizzato da un maggiore grado di selettività della pianificazione, poiché si attribuiscono precisi ruoli e funzioni a determinati sistemi lineari di spazi aperti riconosciuti come prioritari nel sistema complessivo, a cui affidare istanze di riequilibrio e identificazione del paesaggio urbano e periurbano.

Greenway

- *Interrelazione (strutturale)*. Il modello si articola attorno un'ossatura funzionale costituita da percorsi o altri elementi lineari di connessione, con una estensione dominante in senso longitudinale rispetto a quella trasversale, esprimendo una ampia capacità relazionale. La possibilità di ampliare la dimensione trasversale è fondamentale al fine di configurare la *greenway* quale sistema di spazi aperti efficace sul piano paesistico strutturale.
- *Connessione (spaziale)*. La scala e le finalità specifiche portano, salvo legittime eccezioni progettuali, a facilitare le relazioni tra i paesaggi a matrice urbana e quelli a matrice rurale, connettendo spazi con configurazioni diverse. Le *greenway* possono infatti sviluppare relazioni tra paesaggi urbani e agroforestali migliorando le condizioni di equilibrio strutturale e di conservazione identitaria.
- *Tematicità (progettuale)*. La definizione è focalizzata sul tema della fruizione di un sistema di risorse individuato nel territorio attraverso lo spostamento lungo una rete di percorsi con precipue caratteristiche tipologiche. La conoscenza del patrimonio paesistico basa la concezione del sistema deputato alla valorizzazione culturale ed economica per la fruizione ricreativa; quale politica di "uso durevole delle risorse" può avere ricadute sulla conservazione selettiva di queste, nella misura in cui la sua composizione è basata su un idoneo quadro conoscitivo.

Preso atto delle specificità delle tre categorie, che dimostrano come sia possibile una loro applicazione sinergica finalizzata a un obiettivo comune, esse cessano di essere modelli astratti per divenire moduli funzionali al progetto del *paesaggio di limite*.

Si è visto come le profonde mutazioni dei paesaggi periurbani contemporanei diano luogo a inevitabili domande di connotazione e riequilibrio strutturale e funzionale. Laddove la città

si presenta con un minor grado di dispersione nel paesaggio l'esistenza di un margine netto comporta condizioni di criticità per l'assenza di adeguate forme di mediazione urbano-agraria, sia sotto il profilo visivo che ecologico; tali situazioni assumono aspetti diversi in condizioni morfologiche pianeggianti o collinari. Nei paesaggi di pianura, infatti, si associa generalmente alla visibilità continua del fronte urbano una diffusa semplificazione e dilatazione spaziale del paesaggio agrario che produce spesso squilibri di scala, mentre in paesaggi periurbani collinari la conformazione geomorfologia e agroforestale genera una maggiore ricchezza e articolazione spaziale.

Laddove la città presenta condizioni di *frangiatura* dei propri margini si verificano processi di alterazione delle permanenze del paesaggio rurale (per la marginalizzazione agraria, la pressione fondiaria, la parcellizzazione delle proprietà, eccetera) e di indeterminatezza dei tessuti e delle relazioni funzionali urbane, sebbene proprio la geometria della distribuzione degli insediamenti consenta la presenza di importantissimi spazi di transizione tra il paesaggio urbano e quello rurale. Questo potenziale di mediazione per la compenetrazione urbano-agraria è un fattore che necessita di essere adeguatamente gestito attraverso il progetto.

Il progetto del *paesaggio di limite* si pone dunque prioritariamente come strumento di ri-generazione dei territori di margine e di frangia degli insediamenti urbani. I vettori di ri-generazione del paesaggio che il progetto può attivare hanno molteplici orientamenti che rispondono alle domande progettuali come *realizzare, proteggere, gestire, garantire equilibrio, presidiare* e *valorizzare*.

Da tale punto di vista, il *paesaggio di limite* si articola per processi e condizioni distinte che il progetto organizza e finalizza in un pensiero unitario di complementarietà, definendo alcuni obiettivi prestazionali: *separazione, unione, connotazione, protezione, inserimento* e *valorizzazione*. Si tratta di modalità costitutive essenziali del *paesaggio di limite* in risposta agli interrogativi progettuali sopra richiamati, che possono contribuire all'individuazione degli *obiettivi di qualità paesaggistica* la cui definizione rientra fra le priorità fissate dalla *Convenzione Europea per il Paesaggio* e dal *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, secondo termini di sensibilità idonei alle peculiari condizioni e dinamiche dei molti paesaggi non strutturalmente urbani e non più nitidamente agrari.

Rispetto dunque a queste sei obiettivi, ciascuno articolato in due o tre azioni progettuali, sono stati osservati i modelli della cintura verde, dei cunei e delle *greenway*, gerarchizzando i loro ruoli in primari, secondari e subordinati.

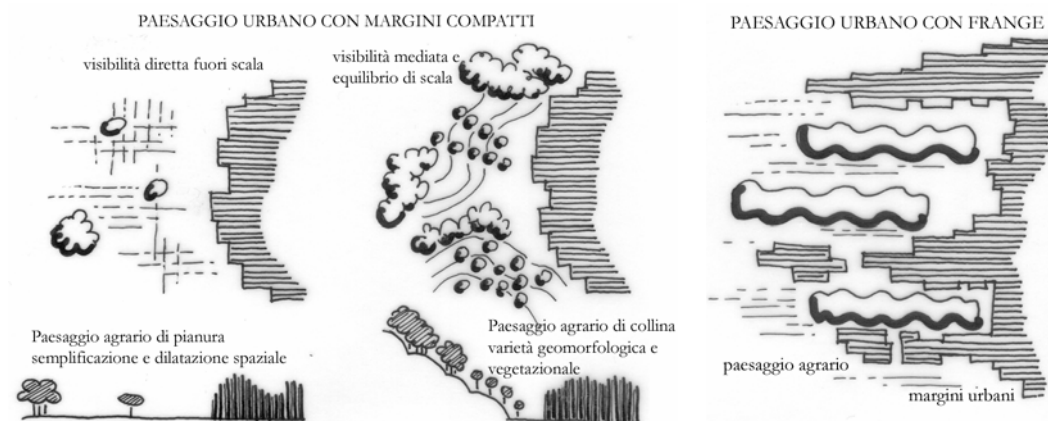



Figure 158, 159 e 160. I paesaggi caratterizzati da tessuti urbani con margini compatti possono presentare condizioni critiche per mancanza di opportune forme di mediazione urbano-rurale, soprattutto in condizioni morfologiche pianeggianti (a sinistra) dove la semplificazione della tessitura agraria genera rapporti di visibilità diretta tra paesaggio urbano e rurale con alterazioni nelle percezioni di scala; situazioni morfologiche collinari sono invece generalmente associate a una maggiore ricchezza e articolazione del paesaggio agroforestale che consente spesso rapporti di visibilità equilibrati (al centro). Nei paesaggi periurbani di frangia (a destra) la compenetrazione tra tessuti urbani e i rurali provoca criticità per l'indeterminatezza e la scarsa connotazione del primo e le elevate alterazioni del secondo, che necessitano di essere riequilibrate attraverso il progetto.

Figura 161. Idoneità specifiche e gerarchizzazione dei ruoli (primario, secondario e subordinato) dei tre moduli di base della cintura verde, cunei verdi e *greenway* nell'ambito del quadro progettuale unitario del *paesaggio di limite*. Ad ogni obiettivo corrispondono due o tre azioni riportate nella tabella con una sigla e descritte a seguire nel testo.

		CINTURA VERDE	CUNEI VERDI	GREENWAY
obiettivi progettuali	*azioni*		*gerarchizzazione dei ruoli*	
A - Separazione	A1	primario	primario	subordinato
	A2	primario	primario	subordinato
	A3	subordinato	primario	subordinato
B - Unione	B1	subordinato	primario	secondario
	B2	primario	secondario	subordinato
	B3	secondario	secondario	primario
C - Connotazione	C1	secondario	primario	subordinato
	C2	primario	primario	subordinato
	C3	primario	secondario	primario
D - Protezione	D1	primario	subordinato	primario
	D2	primario	subordinato	subordinato
	D3	secondario	primario	subordinato
E - Inserimento	E1	primario	primario	subordinato
	E2	primario	primario	subordinato
F - Valorizzazione	F1	secondario	subordinato	primario
	F2	secondario	primario	primario

A. Separazione

In merito all'obiettivo denominato *separazione*, alla scala minuta del tessuto degli spazi aperti occorre *riconquistare un efficace controllo delle caotiche condizioni di conflitto tra usi del suolo* (A1). Assumono ruoli di importanza primaria le politiche di cintura verde per quanto concerne la definizione di quadri normativi organici relativi al trattamento degli spazi aperti di margine e frangia. Anche i cunei verdi rivestono un ruolo primario configurando effettivi sistemi con funzioni di riduzione e prevenzione dei conflitti di interfaccia. Da tale punto di vista, specifiche attenzioni debbono essere riservate alla localizzazione delle diverse attività al fine di garantire preventivamente l'assenza di conflitti o la presenza di sistemi di spazi in grado, per caratteri qualitativi e quantitativi, di assolvere in modo efficace a funzioni di separazione.

E' inoltre importante ottenere un governo dei sistemi insediativi urbani e metropolitani policentrici che preveda una adeguata dotazione di aree intercluse non urbanizzate in grado, per dimensioni e configurazioni, di svolgere in modo efficace *funzioni di compensazione e riequilibrio del bilancio complessivo della diversità paesistica* (A2). Per questa azione che si esplica alla scala del paesaggio valgono per le categorie della cintura verde e dei cunei verdi le considerazioni sopra avanzate. Divengono preminenti i contenuti strutturali di salvaguardia delle risorse relativi all'individuazione secondo criteri paesaggistici di sistemi territoriali ove mantenere prioritariamente le condizioni di assenza di urbanizzazione.

Risulta infine essenziale raggiungere, ove possibile, la *conservazione e la strutturazione di soluzioni di continuità significative dei tessuti urbani consolidati* dei nuclei principali, privilegiando lo sviluppo dal margine verso il centro al fine di configurare sistemi di relazione e compenetrazione urbano-rurale (A3). E' evidente in questo caso il ruolo primario della categoria dei cunei verdi, sia per quanto concerne gli obiettivi di conservazione della discontinuità dei tessuti insediativi, che per quelli di connessione funzionale di aree urbane in posizioni anche molto interne alle aggregazioni urbane con aree a matrice agraria esterne o comprese nei cunei stessi. In questa visione integrata, le *greenway* possono indurre effetti significativi di separazione degli spazi aperti interessati dalla loro presenza, ma non sono direttamente riferibili a tale obiettivo progettuale in quanto, per caratteri intrinseci propri del modello, risultano legate alla distribuzione delle risorse e dei percorsi e pertanto non idonee da sole a priorità di configurazione spaziale diverse da quelle loro peculiari.

B. Unione

Alla scala degli spazi aperti occorre tendere all'*unione degli spazi verdi pubblici e/o di uso pubblico in sistemi gerarchizzati e differenziati* che acquisiscano, in virtù del cambiamento di scala complessiva, rilevanza paesistica nella scena urbana, sul piano sociale, ecologico e

morfologico (B1). Nelle aree periurbane risultano assai efficaci i cunei verdi i quali, proprio dalla messa a sistema degli spazi aperti pubblici, possono reciprocamente rivelare significative capacità di penetrazione e permeazione dei tessuti insediativi. Il ruolo secondario che assumono le *greenway* in questo contesto è legato ancora alla condizione sostanziale che gli spazi verdi pubblici possano farne parte senza forzature e estensioni incoerenti con la concezione specifica della categoria.

A scala di paesaggio, i tessuti insediativi della diffusione urbana richiedono un *incremento delle capacità della matrice agraria di completare e equilibrare le configurazioni paesistiche* a cui essi concorrono a dare luogo (B2). Da tale punto di vista emerge evidentemente il ruolo primario delle cinture verdi come unica categoria di pianificazione che abbia significativi potenziali di incidenza sulla qualità e quantità delle matrici del paesaggio. Il ruolo secondario attribuito ai cunei verdi si riferisce al loro potenziale rispetto all'obiettivo considerato limitatamente all'ambito di afferenza della categoria.

Una terza azione riferita all'obiettivo progettuale è relativa all'*unione di siti e luoghi di interesse naturalistico e/o storico in sistemi* estesi e articolati che ne può aumentare la rilevanza territoriale e la resistenza alle pressioni di alterazione del paesaggio, concorrendo talvolta anche all'innesco e all'alimentazione di processi di recupero e conservazione dei beni stessi (B3). Si tratta di aspetti nell'ambito dei quali assumono per definizione ruoli primari le *greenway*, le cui caratteristiche intrinseche rispondono pienamente e prioritariamente a tali obiettivi. Anche i cunei verdi come sistemi a prevalente sviluppo lineare e le cinture verdi come sistemi areali, possono assumere ruoli significativi sebbene non abbiano espressamente queste finalità prioritarie.

C. Connotazione

La *connotazione* del sistema degli spazi aperti urbani e periurbani può *conferire alle distinte configurazioni che lo compongono caratteri di architettura del paesaggio*, anche attraverso la nuova costituzione di sistemi portanti, dove se ne riscontri una significativa carenza (C1). Le politiche di cintura verde attraverso la definizione di quadri normativi organici relativi al trattamento degli spazi aperti urbani di margine e di frangia possono contribuire a tali obiettivi. Il ruolo primario attribuito ai cunei verdi è riferito alla loro specifica vocazione di localizzazione in contesti urbani e alla conseguente efficacia potenziale di connotazione di tali paesaggi.

Anche il paesaggio agrario nelle aree di interfaccia con i tessuti urbani richiede idonee forme di connotazione per assumere le funzioni di *mediazione spaziale e riequilibrio della scala dell'immagine* che lo caratterizzano come latenze o, se si preferisce, come potenziali inespressi (C2). Da tale punto di vista le cinture verdi mostrano senza dubbio i potenziali più importanti per la capacità di agire sulla matrice del paesaggio e le relative possibili ricadute in termini di connotazione dello stesso. Il ruolo primario attribuito ai cunei verdi si riferisce, anche in questo caso, al loro potenziale rispetto all'obiettivo considerato.

La connotazione del paesaggio può contribuire alla *composizione dei conflitti di mediazione urbano-rurale* attraverso le due principali reti paesistiche delle strade e dei corsi d'acqua (C3). Assumono ruoli primari le *greenway*, con riferimento alle reti della viabilità rurale e agli spazi fluviali, ma le cinture verdi possono risultare determinanti relativamente all'estensione delle misure di connotazione paesistica a tutta la rete viaria e idrografica, comprese le strade a comune o elevato carico di traffico e i corsi d'acqua in aree di ridotto interesse naturalistico e/o storico e pertanto indipendentemente dalle specifiche condizioni tipiche delle *greeenway*.

D. Protezione

E' necessario pervenire in via prioritaria a una idonea ed efficace *protezione dei siti, degli ambiti e dei sistemi di risorse di preminente interesse naturalistico e/o storico* (D1) anche attraverso la loro unione, come espresso dalla complementare azione B3. La valenza statutaria necessaria alle politiche che perseguono tali obiettivi trova nelle cinture verdi la categoria idonea a garantire la massima diffusione territoriale. Il ruolo primario attribuito alle *greenway* si riferisce specificamente agli effetti di protezione che esse possono produrre rispetto ai siti che interessano.

La protezione dei singoli siti dipende sostanzialmente anche dalla *protezione della matrice paesistica* a cui appartengono le entità emergenti (D2). Può accadere che le condizioni di stato del paesaggio facciano sì che la sola protezione della matrice non determini forme di tutela efficaci, suggerendo la ri-generazione in una nuova matrice paesistica. Si pensi ad esempio alla zone umide di pianura e alla matrice delle monocolture erbacee prive di equipaggiamento arboreo. Sotto questo punto di vista le cinture verdi, per le capacità di incidenza a livello di matrice già citate, assumono ruoli primari.

E' inoltre essenziale *proteggere i sistemi spaziali con funzioni reali o latenti di relazione* tra aree di rilievo paesistico strutturale a scala di contesto (D3). Si pensi ad esempio alle pianure interposte fra dorsali collinari, con i relativi sistemi paesistici agroforestali. Se le cinture verdi risultano significative politiche collaboranti, sono in questo caso i cunei verdi ad assumere in un'ottica di scala vasta il ruolo di politica primaria, sia per la capacità peculiare di interporsi fra pressioni insediative con alti potenziali di frammentazione, sia per quella di mantenere le principali connessioni fra le aree di rilievo paesistico dovuta essenzialmente al loro sviluppo lineare dominante.

E. Inserimento

La progettazione dei singoli interventi sugli spazi aperti può giungere progressivamente all'*adozione di efficaci e idonee misure di inserimento paesistico*, concorrendo alla formazione di configurazioni equilibrate (E1). Si pensi ad esempio ai tessuti degli spazi aperti delle lottizzazioni per edifici produttivi e/o abitativi. Le cinture verdi, come i cunei verdi, contribuiscono alla regolamentazione e alla progettazione generale specificamente finalizzata alla gestione delle deficienze di scala delle configurazioni paesistiche dei tessuti insediativi di margine e di frangia, che possono sviluppare una significativa incidenza su queste problematiche nei casi di nuova urbanizzazione.

A scala di paesaggio, occorre *limitare, con idonee forme di inserimento, gli impatti* di infrastrutture, strutture, siti di produzione, stoccaggio o smaltimento, quali cave, depositi, discariche, predisponendo le migliori localizzazioni e prevenendo l'insorgenza di conflitti (E2). Tali azioni sono particolarmente urgenti e difficoltose rispetto agli impatti in essere in relazione agli effetti di squilibrio aggravato che essi inducono negli scenari paesistici fragili e congestionati delle aree urbane e periurbane. I corridoi urbani e periurbani delle maggiori infrastrutture esistenti possono assumere come cunei verdi ruoli di politiche di inserimento, spesso le uniche possibili nelle situazioni più consolidate o congestionate. Ancora i cunei verdi come politiche selettive prioritarie, ma anche le cinture verdi come politiche di matrice, possono concorrere con grande efficacia a significativi effetti di inserimento paesistico, portando le infrastrutture al giusto contenuto di progetto necessario di architettura del paesaggio qualora le misure di inserimento siano concepite *ex ante*, nell'ambito del disegno progettuale complessivo, e non *ex post* come mitigazione.

F. Valorizzazione

Efficaci politiche di miglioramento delle dotazioni ricreative delle aree a elevata pressione insediativa compatibilmente con la limitazione del consumo di suolo, possono essere sviluppate attraverso la *valorizzazione delle risorse naturali e storico-culturali esistenti*, ottenibile attraverso la loro progressiva messa a sistema mediante interventi mirati e attraverso un'organica pianificazione e programmazione generale (F1). Tale pianificazione deve essere mirata alla connessione in un sistema integrato di elementi eccellenti e elementi ordinari al fine della valorizzazione del paesaggio.

La valorizzazione può avvenire anche con il *recupero di percorsi caduti in disuso o sottoutilizzati e degradati* perseguendone la migliore connessione ai nodi funzionali dei tessuti urbani (F2). Per definizione le *greenway* assumono ruoli primari rispetto entrambi gli obiettivi, mentre i cunei verdi risultano strategici nella connessione ai nodi funzionali. I ruoli secondari attribuiti alle cinture verdi si riferiscono ai potenziali che esse esprimono rispetto agli obiettivi considerati in forza della capacità intrinseca di diffusione delle politiche che attuano.

In sintesi, dalla tabella delle idoneità proprie dei tre modelli riferite agli obiettivi progettuali (figura 161) si ricava la rilevanza complessiva della cintura verde, risultando un modulo essenziale del progetto del *paesaggio di limite* con funzioni di preminente rilievo. Essa

diviene garante di forme di *ri-generazione* del paesaggio con sviluppo e conservazione dei relativi potenziali. Di particolare importanza si rivela il ruolo che essa è in grado di assolvere in merito alla *protezione*, sia del sistema di siti di particolare interesse, sia della matrice del paesaggio. Relativamente alle aree con formazioni paesistiche urbane e agrarie caratterizzate dalla permanenza di ordinamenti storici di apprezzabile peso identitario, le politiche di cintura concorrono alla loro salvaguardia attraverso la distinzione di queste situazioni associata allo sviluppo di configurazioni in grado di connotare spazialmente, visivamente e qualitativamente gli spazi attraverso le misure di *separazione* e di *connotazione*.

Il quadro delle specifiche attitudini riporta molteplici ruoli anche per i cunei verdi. Per conformazione spaziale, in quanto sistemi di spazi aperti caratterizzati da un prevalente sviluppo longitudinale, questa categoria è chiamata in via prioritaria ad assumere ruoli di *separazione* e *unione*, ma anche, secondariamente, di *connotazione* e *inserimento*. In merito al modello progettuale delle *greenway,* infine, il quadro generale mette in evidenza come primari i ruoli di *unione*, quale connessione funzionale per la mobilità alternativa, e di *valorizzazione* ricreativa e turistica delle risorse territoriali secondo le peculiari ottiche sistemiche afferenti a questa categoria progettuale.

Considerazioni su una possibile applicazione operativa

Dal punto di vista della forma del piano, aspetto determinante nella concezione della filosofia e della tecnica del progetto del *paesaggio di limite*, si incontrano temi di diverso ordine che possono essere distinti essenzialmente in strutturali, strategici, conformativi e attuativi.

A quelli di ordine strutturale afferiscono le complesse problematiche della tutela delle risorse attraverso la creazione di un sistema complesso di spazi aperti salvaguardati dai processi di urbanizzazione. Si tratta di questioni che permeano il progetto in tutte e tre le categorie che convergono nell'approccio integrato proposto. Se la necessità di regolare, ma soprattutto localizzare, le trasformazioni urbane in modo strutturalmente coerente con il paesaggio, è ovviamente un obiettivo essenziale delle politiche di cintura, questa rappresenta un'evidente priorità per la costituzione di cunei verdi, risultando la prima condizione necessaria per la loro definizione. La praticabilità di una politica sistemica basata sulla categoria dei cunei può infatti essere radicalmente compromessa da trasformazioni insediative ordinarie, la cui localizzazione a parità di quantità insediate diviene un fattore discriminante.

Il caso dei cunei risulta particolarmente significativo nel mettere in evidenza la complementarietà e l'importanza del secondo ordine di questi aspetti, quello della concezione progettuale strategica. Le istanze di conservazione e di trasformazione coerente del paesaggio non possono sostanziarsi solo attraverso un sistema di regole statutarie e quindi solo all'interno del livello strutturale delle politiche territoriali. L'introduzione della componente attiva nella conservazione e rigenerazione del paesaggio, quindi, largamente convenuta come ineludibile a fianco del complesso dei dispositivi di tutela, richiede la concezione di strategie. La stessa riserva di risorse, politica strutturale per eccellenza, prelude a una necessaria definizione strategica, soprattutto negli ambiti soggetti alle maggiori pressioni.

E' poi strategica l'essenza di base della categoria delle *greenway*. Esse non esistono a priori da una loro concezione in un disegno (strategia), a differenza ad esempio di un fiume (struttura) rispetto al quale la *greenway* può essere organizzata, oppure a differenza di un potenziale cuneo verde costituito da un sistema di spazi aperti intercluso da tessuti urbani. Anche per le *greenway*, gli aspetti strutturali costituiscono però un complesso di condizioni necessarie per la definizione e l'attuazione della politica territoriale. Ciò è evidente, ad esempio, considerando che non si è in grado di costituire una *greenway* incentrata sul paesaggio rurale in un contesto che non conservi in modo significativo il sistema viario e insediativo, dal momento che si verifica l'annullamento o comunque la sostanziale riduzione della motivazione strategica generale alla base del progetto.

Tutti i moduli progettuali proposti per il *paesaggio di limite*, dalla cintura verde, ai cunei, alle *greenway*, sono evidentemente sensibili alle scelte conformative della pianificazione territoriale comunale in merito al regime dei suoli. Pertanto è essenziale che tematiche e categorie progettuali siano prese in carico anzitutto dai quadri conoscitivi dei piani dai quali far discendere quadri strutturali e conformativi ad essi sensibili. Gli strumenti espressamente competenti sotto questo punto di vista sono le parti strutturali e quelle conformative che compongono i piani regolatori comunali delle ultime generazioni.

Trattandosi poi di progetti di paesaggio, gli aspetti attuativi uniscono alle questioni inerenti la prima realizzazione di opere di diverso genere, l'effettuazione degli interventi di manutenzione delle sistemazioni realizzate con questi, ma anche le configurazioni esistenti sia derivanti da progetti che non. La parte propriamente gestionale assume nella pianificazione attuativa un peso rilevante e può sviluppare anche a un livello superiore, capace di una congrua unitarietà, strumenti programmatici di gestione. In questo caso si tratta di pensare a moduli specifici ma strettamente integrati dei quadri progettuali dei piani territoriali comunali e di quelli provinciali.

Il progetto del *paesaggio di limite* trova quindi la sua definizione essenziale prima di tutto nei piani territoriali, a livello regionale nelle politiche di indirizzo, a livello provinciale in quelle strutturali e strategiche di coordinamento, a livello comunale con l'espressione di tutti e quattro gli ordini considerati, strutturale, strategico, conformativo e attuativo. Non occorre pensare a nuovi strumenti, bensì a contenuti innovativi di quelli già esistenti nell'ordinamento legislativo e in parallelo pervenire a innovazioni sostanziali del diritto fondiario, del codice della strada, delle norme di legge e regolamentari sui corsi d'acqua e delle disposizioni finanziarie in materia di paesaggio. La possibilità di tradurre tecnicamente la concezione scientifica del progetto del *paesaggio di limite* negli strumenti di piano esistenti non è oggettivamente limitata, né dalla loro stessa competenza, né dalla concezione dei loro contenuti che le recenti riforme stanno rendendo sempre più idonei a forme di governo territoriale sensibili alle caratteristiche di struttura, funzionamento e cambiamento che identificano il paesaggio, così come proposto da Forman[427].

Si è detto come, secondo l'approccio proposto da Gambino, piuttosto che alla ricerca astratta di modelli occorre procedere alla "costruzione sperimentale"[428] di configurazioni il più possibile precise, strettamente intrecciate con la realtà in cui si inseriscono. Riferendo a questa considerazione l'ipotesi di filosofia del progetto che Lanzani distingue come "pianificazione selettiva"[429], si può ipotizzare l'articolazione generale di un modello progettuale per il *paesaggio di limite* al quale riferire le esplorazioni della realtà di studio a cui ne viene demandata la declinazione e la verifica necessaria a considerarlo applicabile in un reale processo di sperimentazione.

La cintura verde è il principale mezzo di *rigenerazione* del paesaggio periurbano; i cunei verdi costituiscono il riferimento primario per il *riequilibrio* del sistema degli spazi verdi urbani e il conferimento a questo dei ruoli che dovrebbero caratterizzarlo con incontrovertibile rilevanza; le *greenway* rispondono all'istanza, complementare alle precedenti, di *valorizzazione* delle risorse culturali e naturali del paesaggio secondo forme di uso durevole e sostenibile. Sotto tale profilo complesso, il progetto del *paesaggio di limite* distribuisce su tre assi tematici aperti e complementari la definizione di politiche territoriali integrate utili al progressivo sviluppo di questa nuova categoria paesistica. Essa distingue le configurazioni storiche che registrano condizioni significative di permanenza e integrità identitaria, ma allo stesso tempo rimuove il tema tradizionale del rapporto città-campagna dove esse non esistono più in quanto tali e introduce nuovi paesaggi attendibili da una progettualità contemporanea di lungo periodo, estranea a passive citazioni di quanto scomparso sotto le trasformazioni agrarie, insediative e infrastrutturali dei decenni passati.

[427] Cfr. RICHARD T. T. FORMAN, op. cit., 1995.
[428] Cfr. ROBERTO GAMBINO, op. cit., 1999, pagg. 179-203.
[429] Cfr. ARTURO LANZANI, *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma 2003.

Il progetto dei *paesaggi di limite*

moduli progettuali

CINTURA VERDE

COMPLESSITÀ *strutturale*
Coinvolge realtà territoriali strutturalmente complesse
Entra in relazione con le risorse paesistiche e i fattori di conflitto
I fattori fisici, biologici, sociali ed economici sono le componenti strutturali

DIFFUSIONE *spaziale*
Si distribuisce continuativamente lungo il confine delle aree urbanizzate
Investe i paesaggi di margine urbano e quelli a matrice rurale ad essi limitrofi
Rende disponibili spazi a breve distanza dalle aree urbane
Contribuisce al miglioramento delle relazioni tra il paesaggio urbano e rurale
Permette la formazione di sistemi con funzione di mediazione paesistica

UNITARIETÀ *progettuale*
La definizione è pluri-tematica e trasversale ai sistemi di risorse
Necessita l'individuazione di misure organiche e diffuse in merito alla proprietà
E' essenziale la ricaduta in termini strutturali a livello di piano regolatore

CUNEI VERDI

DIVERSIFICAZIONE *strutturale*
Coinvolge spazi caratterizzati da contiguità fisica
Supera la parcellizzazione definendo strategie unitarie di gestione degli spazi
Contribuisce al miglioramento ecologico del paesaggio urbano
Permette l'integrazione visiva e funzionale tra paesaggio urbano e quello a matrice rurale

COMPENETRAZIONE *spaziale*
Ha caratteristiche di penetrazione spaziale trasversale rispetto ai margini insediativi
Garantisce la salvaguardia/costituzione di sistemi lineari di spazi aperti unitari

SELETTIVITÀ *progettuale*
E' caratterizzato da un elevato grado di selettività della pianificazione spaziale
Assicura istanze di riequilibrio e di identificazione

GREENWAY

INTERRELAZIONE *strutturale*
Si articola attorno una ossatura funzionale di percorsi
Mostra una dimensione longitudinale dominante rispetto a quella trasversale
Esprime un'ampia capacità relazionale

CONNESSIONE *spaziale*
Facilita le relazioni tra paesaggi a matrice urbana e quelli a matrice rurale
Connette configurazioni paesistiche diverse

TEMATICITÀ *progettuale*
E' focalizzato sul tema della fruizione di un sistema di risorse
Consente la valorizzazione culturale ed economica del sistema paesistico
Può avere ricadute sulla conservazione selettiva di risorse strutturali del territorio

Il progetto dei *paesaggi di limite*

obiettivi e azioni

A. SEPARAZIONE

A1 Riconquistare un efficace controllo delle condizioni di conflitto tra usi del suolo
A2 Governare le trasformazioni dei sistemi insediativi prevedendo una dotazione di aree intercluse non urbanizzate
A3 Conservare e strutturare soluzioni di continuità significative dei tessuti urbani al fine di configurare sistemi di relazione e compenetrazione urbano-rurale

B. UNIONE

B1 Tendere all'unione di spazi verdi pubblici e/o di uso pubblico in sistemi gerarchizzati e differenziati che assumano rilevanza paesistica nella scena urbana
B2 Incrementare la capacità della matrice agraria nei tessuti insediativi diffusi di completare e equilibrare le configurazioni paesistiche
B3 Mirare all'unione di siti di interesse naturalistico e/o storico in sistemi articolati al fine di aumentarne la rilevanza territoriale e la resistenza alle alterazioni

C. CONNOTAZIONE

C1 Costituire sistemi portanti di spazi aperti capaci di conferire alle configurazioni che li compongono caratteri di architettura del paesaggio
C2 Ottenere idonee forme di connotazione delle aree di interfaccia tra paesaggio agrario e urbano al fine di assumere funzioni di mediazione spaziale e di riequilibrio della scala dell'immagine
C3 Tendere alla connotazione del paesaggio attraverso le reti di corsi d'acqua e strade, contribuendo alla ricomposizione dei conflitti di mediazione urbano-rurale

D. PROTEZIONE

D1 Pervenire a una efficace protezione dei siti e dei sistemi di risorse di preminente interesse naturalistico e/o storico
D2 Proteggere la matrice paesistica a cui appartengono le entità emergenti
D3 Proteggere i sistemi spaziali con funzioni reali o latenti di relazione tra aree di rilievo paesistico strutturale

E. INSERIMENTO

E1 Adottare idonee ed efficaci misure di inserimento paesistico nella progettazione degli interventi in spazi aperti, concorrendo alla formazione di configurazioni equilibrate
E2 Limitare con adeguate forme di inserimento gli impatti di infrastrutture e strutture prevenendo l'insorgenza di conflitti

F. VALORIZZAZIONE

F1 Tendere alla messa a sistema delle risorse naturali e storico-culturali esistenti
F2 Recuperare percorsi dismessi o sottoutilizzati perseguendo la migliore connessione ai nodi funzionali dei tessuti urbani

Il progetto dei *paesaggi di limite*

interventi progettuali

SEPARAZIONE

1. Riserva di spazi da escludere dai processi di urbanizzazione delle aree agricole periurbane
2. Realizzazione di parchi e giardini con adeguati servizi quali parcheggi e idoneo equipaggiamento arboreo
3. Formazione di boschi di pianura a valenza naturalistica, ambientale e ricreativa
4. Formazione di piantagioni di arboricoltura da legno
5. Equipaggiamento vegetale di fondi agricoli a conduzione e proprietà privata
6. Equipaggiamento vegetale di spazi di pertinenza di strutture viarie e corsi d'acqua

UNIONE

1. Riserva e idonea destinazione di spazi strategici per localizzazione che consentono una ottimale connessione e differenziazione nel complesso degli spazi verdi pubblici
2. Riserva e idonea destinazione di spazi strategici per una migliore relazione tra paesaggio a matrice prettamente agraria e paesaggio urbano consolidato
3. Formazione progressiva e progettata di una matrice paesistica di sutura per il riequilibrio delle aree di interfaccia urbano-agrarie
4. Interventi di forestazione naturalistica, produttiva e di equipaggiamento vegetale funzionali a stabilire connessioni tra spazi a elevata valenza ecologica e ambientale
5. Equipaggiamento arboreo e ricostituzione di formazioni ripariali della rete dei corsi d'acqua utilizzabile come sistema di connessioni alternative
6. Conservazione della funzionalità e delle caratteristiche della rete viaria pubblica
7. Recupero dei tratti viari in disuso o degradati con potenziali culturali valorizzabili anche in termini economici
8. Riattivazione della rete stradale privata di uso pubblico

CONNOTAZIONE

1. Realizzazione di interventi di architettura del paesaggio a forte e equilibrata connotazione spaziale nelle quali alla permanenza dei segni della stratificazione storica è associata l'innovazione morfologica
2. Potenziamento del ruolo dell'architettura della vegetazione in sistemi lineari continui al fine della mediazione spaziale e riequilibrio di scala dell'immagine
3. Formazione di nuclei di bosco ai margini delle aree urbane con funzioni di mediazione e riequilibrio spaziale, utilizzabili anche per attività ricreative
4. Equipaggiamento vegetale del paesaggio urbano caratterizzato da elevata infrastrutturazione e del paesaggio agricolo affetto da fenomeni di semplificazione
5. Equipaggiamento vegetale delle reti paesistiche delle strade e dei corsi d'acqua
6. Realizzazione di una serie di elementi riconoscibili, architettonici e vegetazionali, che diano visibilità agli interventi effettuati

PROTEZIONE

1. Individuazione di idonee e efficaci forme di protezione di luoghi di particolare interesse naturale o culturale in condizioni di marginalità e isolamento all'interno di una matrice paesistica che ha subito diffuse trasformazioni
2. Individuazione di idonee ed efficaci forme di protezione dei sistemi di risorse di preminente interesse naturalistico e storico
3. Tutela della matrice rurale soprattutto in ambiti connotati da situazioni di marginalità
4. Creazione di aree di presidio paesistico dove le pressioni insediative o la tendenza alle trasformazioni sono particolarmente forti o in situazioni di degrado e marginalità

INSERIMENTO

1. Equipaggiamento vegetale dei tessuti insediativi di recente formazione quali aree di lottizzazione residenziale o comparti produttivi
2. Equipaggiamento vegetale per la mitigazione di infrastrutture e attrezzature
3. Equipaggiamento vegetale e rinaturazione di corsi d'acqua canalizzati all'interno dei tessuti urbani

VALORIZZAZIONE

1. Realizzazione di interventi di architettura del paesaggio per la fruizione del sistema di risorse paesistiche al fine di un loro uso durevole
2. Forestazione in zone adiacenti alle aree urbane con caratteri consoni alle esigenze ricreative della popolazione
3. Equipaggiamento vegetale di strade e altre aree pubbliche all'interno dei tessuti urbanizzati densi
4. Recupero della rete viaria extraurbana secondaria come percorsi di fruizione delle risorse e di collegamento ai tessuti urbani

Il progetto dei *paesaggi di limite*
simulazioni
SEPARAZIONE
EQUIPAGGIAMENTO DI FONDI AGRICOLI PRIVATI
Paesaggio agrario modificato
Frange urbane
Separazione tramite un paesaggio con funzione di transizione equilibrata
Dilatazione di scala e semplificazione spaziale
PRIMA
Mediazione e organizzazione di spazi a elevata parcellizzazione
DOPO
Articolazione spaziale del tessuto agrario con riduzione della sua semplificazione e definizione di nuovi equilibri di scala
UNIONE
COSTITUZIONE DELLA RETE DEI CORSI D'ACQUA COME SISTEMA DI CONNESSIONI ALTERNATIVE
Impianto di boschi quali presidi naturalistici e ambientali strutturanti
Equipaggiamento arboreo e ricostituzione di formazioni riparali per la riorganizzazione di reti paesistiche strutturanti ad elevata efficacia ecosistemica (connettività)
Corso d'acqua in ambito periurbano canalizzato e privo di vegetazione sottoposto a interventi di rinaturazione
CONNOTAZIONE
FORMAZIONE DI NUCLEI DI BOSCO A FORTE CONNOTAZIONE SPAZIALE
Frange urbane
Riequilibrio delle relazioni spaziali a scala di paesaggio: interrotte e mediate per tratti dalla presenza di piantagioni di bosco
Riequilibrio delle relazioni spaziali a scala degli spazi aperti: recupero della indeterminatezza morfologica e riequilibrio delle dimensioni planimetriche delle entità che delimitano i singoli spazi
Paesaggio agrario
PROTEZIONE
TUTELA DELLA MATRICE AGROFORESTALE
Salvaguardia e nuova formazione di nuclei di naturalità
Tutela della trama del paesaggio agrario
Creazione di sistemi lineari di vegetazione arborea e arbustiva per favorire gli spostamenti della flora e della fauna
INSERIMENTO
MITIGAZIONE DI INFRASTRUTTURE
Formazione di fasce di bosco lungo le linee stradali improntate da varietà spaziale ottenuta con diradamenti e introduzione di elementi isolati lungo il margine interrotto a tratti
Mitigazione degli impatti di linee elettriche attraverso la costituzione di fasce boscate dotate di margini sfrangiati, asimmetrici e multiformi
VALORIZZAZIONE
FORESTAZIONE IN SPAZI CONTIGUI ALLE AREE URBANE
Forestazione su ampie superfici al fine di mantenere ampie aree inedificate a bassi costi di gestione
Realizzare una forestazione non troppo compatta, con radure all'interno del bosco, per creare ambiti preferenziali per le attività ricreative della popolazione

Riferimenti Bibliografici

& Glossario

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

1. ESPLORAZIONI ATTRAVERSO LA STORIA E I MODELLI PROGETTUALI

1.1 L'IDEA DI CINTURA VERDE QUALE LIMITE DELLA CITTÀ

ASSUNTO ROSARIO, *Nascita e morte della periferia*, in CLEMENTI ALBERTO, PEREGO FRANCESCO, (a cura di), *Eupolis: la riqualificazione delle città in Europa*, Laterza, Roma 1990.

BORTOLOTTI LANDO, *Limiti potestativi, amministrativi ed economici della città*, "Storia Urbana", 102, 2003, pagg. 113-126.

BASSANI GIORGIO, *Dentro le mura*, (1956), Oscar Mondadori, Milano 1977.

BUZZATI DINO, *Il deserto dei Tartari*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1945.

CAROCCI GIUSEPPE, *I dintorni di Firenze. Edizione completamente rinnovata,* voll. 2, Firenze 1906.

CHOAY FRANÇOISE, *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Editions du Seuil, Paris 1965, trad. ita. Paola Ponis, *La città. Utopie e realtà*, Einaudi, Torino 1973.

COOK EDWARD TYAS, WEDDERBURN ALEXANDER, *The works of John Ruskin*, Library Edition, London 1870.

D'AGOSTINO BRUNO, *La campagna, le strutture antiche del territorio*, in *Storia d'Italia*, Annali 8, Einaudi, Torino 1985.

DAVERIO ROCCHI GIOVANNA, *Frontiera e confini nella Grecia antica*, L'Erma di Bretschneider, Roma 1988.

DE SETA CESARE, LE GOFF JACQUES, (a cura di), *La città e le mura*, Laterza, Roma 1989.

DI FIDIO MARIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990.

ELSON MARTIN J., *Green belts: conflict mediation in the urban fringe*, Heinemann, London 1986.

FANELLI GIUSEPPE, DI PIETRO GIANFRANCO, *Città murate e sviluppo contemporaneo. 42 centri della Toscana,* Edizioni CISCU, Lucca 1968.

GARNIER TONY, *Une cité industrielle, étude pour la construction des villes*, Vincent, Paris 1917.

KOSTOF SPIRO, *The city shaped. Urban patterns and meanings through history*, Thames and Hudson, London 1991.

LE GOFF JACQUES, *Costruzione e distruzione della città murata*, in DE SETA CESARE, LE GOFF JACQUES, (a cura di), op. cit., 1989.

MORO TOMMASO, *L'Utopia, o la migliore forma di repubblica*, (1516), trad. ita. Tommaso Fiore, Laterza, Roma 1993.

MORRIS WILLIAM, *News from Nowhere*, Reeves and Turner, London 1891, trad ita. Mario Bonini, *Notizie da nessun luogo ovvero un'epoca di quiete. Capitoli di un romanzo utopistico*, Garzanti, Milano, 1984.

MUMFORD LEWIS, *La città nella storia*, (1961), trad. ita. Ettore Capriolo, Edizioni di Comunità, Milano 1963.

MUMFORD LEWIS, *Storia dell'utopia*, (1922), trad. ita. Roberto D'Agostini, Calderini, Bologna 1969.

NORBERG-SCHULZ CHRISTIAN, *L'abitare*, Electa, Milano 1984.

NUTI LUCIA, *Ritratti di città. Visione e memoria tra Medioevo e Settecento*, Marsilio, Venezia 1996.

OSBORN FREDERIC J., *Green-Belt Cities*, Faber & Faber Limited, London 1946.

OSBORN FREDERIC J., *Greenbelts*, in ARNOLD WITTICK (editor in chief), *Encyclopaedia of Urban Planning*, McGraw-Hill Book Company, New York 1974, pagg. 484-486.

OWEN ROBERT, *Report to the County of Lanark,* (1820), in *A New View of Society and other Writings*, London 1927.

PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990.

PALAZZO DANILO, *Una volta era il pomerio*, "Territorio", 28, Diapt, 2004, pagg. 29-34.

PAVIA ROSARIO, *L'idea di città. Teorie urbanistiche della città tradizionale*, F. Angeli, Milano 1994.

PIEROTTI PIERO, *La città nella storia*, in CORI BERNARDO, CORNA-PELLEGRINI GIACOMO, DEMATTEIS GIUSEPPE, PIEROTTI PIERO, *Geografia urbana*, Utet, Torino 2003, pagg. 3-45.

PLATONE, *Tutte le opere. Leggi*, trad. ita. Enrico Pegone, Grandi Tascabili Economici Newton, Roma 1997.

POËTE MARCEL, *La città antica*, Einaudi, Torino 1929.

RINALDI ALESSANDRO, *Giardini e metamorfosi urbana a Firenze tra Medioevo e Rinascimento*, in CINTI DANIELA, *Giardini & Giardini,* Electa, Milano 1998, pagg. 15-30.

RYKWERT JOSEPH, *The Idea of a Town. The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy and Ancient World*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1960, trad. ita. a cura di Giuseppe Scattone, *L'idea di città. Antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Adelphi, Milano 2002.

RYKWERT JOSEPH, *The Seduction of Place. The History and Future of the City*, Vintage Books, New York 2000, trad. ita. Duccio Sacchi, *La seduzione del luogo*, Einaudi, Torino 2003.
RUSKIN JOHN, *The Seven lamps of Architecture*, (1849), Everyman's Library, London 1907.
SICA PAOLO, *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Biblioteca Universale Laterza, Roma 1991.
SICHENZE ARMANDO, *Il limite e la città. La qualità del minimum urbano sul limite dell'edificio dalla Grecia antica al tempo della metropoli*, F. Angeli, Milano 1995.
SITTE CAMILLO, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Gründsätzen*, (1889), trad. ita. Renato Della Torre, *L'arte di costruire le città*, Jaca Book, Milano 1980.
SORDI MARTA (a cura di), *Il confine nel mondo classico*, Università cattolica, Milano 1987.
TURNER TOM, *Greenways: theory and history*, conferenza Facoltà di Agraria, Università di Milano, 17 Maggio 2001, http://www.users.unimi.it/~agra/ingag/greenways/intervento_turner.htm
UNWIN RAYMOND, *Townplanning in practice*, (1909), trad. ita. Antonietta Mazza, *La pratica della progettazione urbana*, Il Saggiatore, Milano 1971.
ZANINI PIERO, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997.
ZEVI BRUNO, *Saper vedere la città. Ferrara di Biagio Rossetti, «la prima città moderna»*, Einaudi, Torino 1960.

Manuali, dizionari ed enciclopedie, glossari: *ad vocem* "cintura verde" o "green belt":
ASHWORTH GRAHAM, *Encyclopedia of Planning*, Barrie & Jenkins, London 1973, pag. 43.
BARDET GASTON, *Petit glossaire de l'urbaniste en six langues*, Freal et C.ie, Paris s.d., pagg. 54-55.
CORSANI GABRIELE, *Dagli industrial villages alle new towns. Materiali per lo studio della storia dei nuovi insediamenti in Gran Bretagna nei secoli XIX e XX*, Arti Grafiche Corradini Mori, Firenze 1983, pag. 161.
DAU Dizionario Enciclopedico di Architettura ed Urbanistica, diretto da Paolo Portoghesi, Istituto Editoriale Romano, Roma 1969, pagg. 40-41.
FLEMING JOHN, HONOUR HUGH, PEVSNER NICOLAS, (1966), *Architecture and Landscape architecture*, Penguins Book, London 1990, pag. 240.
WITTICK ARNOLD (editor in chief), *Encyclopaedia of Urban Planning*, McGraw-Hill Book Company, New York 1974, pagg. 484-486.

1.2 *PATTERNS*: MEDIAZIONE E CONNESSIONE. EBENEZER HOWARD E FREDERICK LAW OLMSTED

La cintura agricola nel modello howardiano di *garden city*:
BEEVERS ROBERT, *The garden city utopia, a critical biography of Ebenezer Howard*, Macmillian, London 1988.
BENOIT LAVY GEORGES, *La Cité jardin*, Jouve, Paris 1904.
BUDER STANLEY, *Visionaries and planners, the garden city movement and the modern community*, Oxford University Press, New York-Oxford 1990.
CERAMI SERGIO, *Il giardino e la città*, Laterza, Roma 1996.
CORSANI GABRIELE, *Dagli industrial village alle new towns. Materiali per lo studio della storia dei nuovi insediamenti in Gran Bretagna nei secoli XIX e XX*, Arti Grafiche Corradini Mori, Firenze 1983.
CORSANI GABRIELE, *La letteratura urbanistica inglese del primo novecento*, "Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1/2, 2003, pagg. 34-49.
DOGLIO CARLO, *La città giardino*, Gangemi, Roma 1953.
HALL PETER, WARD COLIN, *Sociable cities. The legacy of Ebenezer Howard*, John Wiley and Sons, Chichester (UK) 1998.
HOWARD EBENEZER, *Tomorrow: a peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, London 1898, ristampato con il titolo *Garden Cities of Tomorrow*, 1902.
HOWARD EBENEZER, *La città giardino del futuro*, Calderini, Bologna 1972, trad. dell'edizione inglese del 1946, prefazione di F.J. Osborn e introduzione di L. Mumford.
LOUDON JOHN CLAUDIUS, *Hints for Breathing Places for the Metropolis, and for Country Towns and Villages, on fixed Principles*, "Gardener's Magazines", 5, December 1829, pagg. 686-690.
PANERAI PHILIPE, CASTEX JEAN, DEPAULE JEAN CHARLES, *Isolato urbano e città contemporanea*, Cluep, Milano 1981.
SICA PAOLO, *La formazione della disciplina urbanistica fra l'Ottocento e il Novecento*, in *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, Laterza, Roma 1978, pagg. 1-91.
SIMO MELANIE LOUISE, *Loudon and the Landscape. From Country Seat to Metropolis*, Yale University Press, New Haven-London 1988.
TAGLIAVENTI GABRIELE (a cura di), *Città giardino. Garden city. Cento anni di teorie, modelli, esperienze*, Gangemi, Roma 1994.
VERCELLONI VIRGILIO, *Comunicare con l'architettura*, F. Angeli, Milano 1993.

WARD STEPHEN V., *The garden city, past, present and future*, E & FN Spon, London 1992.

Il sistema di *parkways* e parchi pubblici americani:

BAXTER SYLVESTER, *Boston Parks Guide*, Boston 1898.

CLEVELAND HORACE W. S., *Suggestions for a System of Parks and Parkways for the City of Minneapolis*, Johnson, Smith and Harrison, Minneapolis 1883.

CLEVELAND HORACE W. S., *The aesthetic development of the united* cities *of St. Paul and Minneapolis. An address to the Minneapolis Society of Fine Arts*, Minneapolis Society of Fine Arts, Minneapolis 1893.

COPELAND ROBERT M., *The Most Beautiful City in America: Essay and Plan for the Improvement of the City of Boston*, Boston 1872.

DAL CO FRANCESCO, *Dai parchi alla regione. L'ideologia progressista e la riforma della città americana*, in CIUCCI GIORGIO, DAL CO FRANCESCO, MANIERI-ELIA MARIO, TAFURI MANFREDO, *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Roma 1973, pagg. 149-319.

ELIOT CHARLES W., *Charles Eliot, Landscape Architect*, Houghton, Mifflin, Boston 1902.

FEIN ALBERT, *Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*, Gorge Braziller, New York 1972.

GIEDON SIEGFRIED, *Spazio Tempo e Architettura*, Hoepli, Milano 1951.

GREENE CHRISTOPHER, *Il futuro dei parchi di F. L. Olmsted nel Massachusetts*, in CUNICO MARIAPIA, LUCIANI DOMENICO, (a cura di), *Paradisi ritrovati. Esperienze e proposte per il governo del paesaggio e del giardino*, Guerini, Milano 1991, pagg. 91-100.

YAHNER THOMAS G., KOROSTOFF NEIL, JOHNSON TIMOTY P., BATTAGLIA MARK, JONES DANIEL R., *Cultural landscapes and landscape ecology in contemporary greenway planning, design and management: a case study*, "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 295-316.

LITTLE CHARLES E., *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore (MD) 1990.

MACKAYE BENTON, *The New Exploration; A Philosophy of Regional Planning*, (1928), University of Illinois Press, Urbana (IL) 1962.

MACKAYE BENTON, *An Appalachian Trail: a project in regional planning,* "Journal Am. Inst. Architecture", October 1921, pagg. 325-330.

MUMFORD LEWIS, *The Brown Decades: a study of the arts in America 1865-1895,* New York 1931, trad. ita. *Architettura e cultura in America. Dalla guerra civile all'ultima frontiera*, Marsilio, Venezia 1977.

NEWTON NORMAN T., *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1971.

OLMSTED FREDERICK L., VAUX CALVERT, *Eighth Annual Report of the Commissioners of Prospect Park, Brooklyn,* Brooklyn (New York) January 1868.

OLMSTED FREDERICK L., *Public Parks and the Enlargement of Towns*, American Social Science Association, Cambridge (Mass) 1870, ristampato da Arno Press, New York.

OLMSTED FREDERICK L., *A consideration of the justifying value of a Public Park,* Boston 1881.

PALAZZO DANILO, *Sulle spalle dei giganti. Le matrici della pianificazione ambientale negli Stati Uniti*, F. Angeli, Milano, 1994.

PALAZZO DANILO, *Una volta era il pomerio*, "Territorio", 28, Diapt, 2004, pagg. 29-34.

PETTENA GIANNI, *L'origine del parco urbano e del parco naturale contemporaneo. Olmsted*, catalogo della mostra Firenze 18 Giugno-31 Agosto 1996, Centro Di, Firenze 1996.

WALMSLEY ANTHONY, *Greenways and making of urban form*, "Landscape and urban planning", 33, 1995, pagg. 81-91.

ZAITZEVSKY CYNTHIA, *Frederick Law Olmsted and the Boston Park system,* The Belknap of Harvard University, Cambridge (Mass) 1982.

ZAPATKA CHRISTIAN, *I parkways americani: origine ed evoluzione della strada parco*, "Lotus International", 56, 1987, pagg. 97-99.

ZAPATKA CHRISTIAN, *L'architettura del paesaggio americano*, "Quaderni di Lotus", 21, Electa, Milano 1995.

ZUBE ERVIN H., *Greenways and the US National Park System,* "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 17-25.

1.3 TRA CITTÀ E CAMPAGNA: DECORO URBANO E CONTROLLO DELLA DIMENSIONE DELLE AREE URBANIZZATE

BENEVOLO LEONARDO, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Roma 1963.

BENEVOLO LEONARDO, *Storia dell'architettura moderna*, (1960), Laterza, Roma 1990.

BENEVOLO LEONARDO, *La città nella storia d'Europa*, Laterza, Roma 1993.

BERGERON LOUIS (a cura di), *Parigi*, Laterza, Roma 1989.
BOATTI ANTONELLO, *Verde e metropoli. Milano e l'Europa*, CittàStudi, Milano 1991.
CALABI DONATELLA, *Storia dell'urbanistica europea,* Bruno Mondadori, Milano 2004.
CERAMI SERGIO, *Il giardino e la città*, Laterza, Roma 1996.
DE SETA CESARE, *La città europea dal VX al XX secolo*, Rizzoli, Milano 1996.
MANIGLIO CALCAGNO ANNALISA, *Architettura del paesaggio. Evoluzione storica*, Calderini, Bologna 1983.
PANZINI FRANCO, *Per i piaceri del popolo. L'evoluzione del giardino pubblico in Europa dalle origini al XX secolo*, Zanichelli, Bologna 1993.
ZOPPI MARIELLA, *Storia del giardino europeo*, Laterza, Roma 1995.

Gli "anelli verdi" delle città europee ottocentesche:
ALPHAND J. C. ADOLPHE, *Les promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien de bois de Boulogne…*, 2 voll., Rothschild, Paris 1867-1873.
AYMONINO CARLO, FABBRI GIANNI, VILLA ANGELO, *Le città capitali del XIX secolo: Parigi e Vienna*, Officina, Roma 1975.
BENJAMIN WALTER, *Parigi. La capitale del XIX secolo*, in *Angelus Novus. Saggi e frammenti*, Einaudi, Torino 1962.
BRAUN GEORGE, HOGENBERG FRANZ, *Civitates Orbis Terrarum 1572-1618*, Theatrum Orbis Terrarum Ltd., Amsterdam 1965.
CHOAY FRANCOIS, *Haussmann et le système des espaces verts parisiens*, "Revue de l'art", 802, 1978, pagg. 83-99.
CHOAY FRANCOIS, *La Parigi di Haussmann, ultima forma della città occidentale : ruolo degli spazi verdi e dell'arredo urbano*, in *L'orizzonte del posturbano*, a cura di Ernesto D'Alfonso, Officina, Roma 1992, pagg. 61-88.
CORSANI GABRIELE, *Il pensiero urbanistico in Germania: trattati e formazione disciplinare alla fine del XIX secolo*, "Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1/2, 2003, pagg. 34-49.
DATO GIUSEPPE (a cura di), *L'urbanistica di Haussmann: un modello possibile?*, Officina, Roma 1995.
DENTI GIOVANNI, MAURI ANNALISA, (a cura di), *La Ringstrasse. Vienna e le trasformazioni ottocentesche delle grandi città europee*, Atti del seminario internazionale Politecnico di Milano 2 Dicembre 1998, Officina, Roma 1999.
DENTI GIOVANNI, *Dalla città fortezza alla "metropoli di un grande impero"*, in DENTI GIOVANNI, MAURI ANNALISA, (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 12-15.
DUDECK VOLKER, TOMLOW JOS, *Der Zittauer Ring. Kunstwerk Stadt*, Verlag Gunter Oettel, Görliz-Zittau 2000.
FABBRI GIANNI, *Vienna*, in AYMONINO CARLO, FABBRI GIANNI, VILLA ANGELO, op. cit., 1975, pagg. 197-305.
HAUSSMANN GEORGE EUGÈNE, *Mémoires du baron Haussmann*, Victor Havard, Paris 1893, ristampato da Guy Durier, Paris 1979.
HEINRICH VRONI, *Il Victoriapark a Berlino*, in MOSSER MONIQUE, TEYSSOT GEORGES, *L'architettura dei giardini d'Occidente dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milano 1990, pagg. 431-433.
HINZ GERHARD, *Peter Joseph Lennè: Landschaftgestalter und Städteplaner,* Musterschmidt, Göttingen 1977.
LONDEI ENRICO, *La Parigi di Haussmann. La trasformazione urbanistica di Parigi durante il secondo impero*, Ed. Kappa, Roma 1982.
PIETROGRANDE PATRIZIA, CAPEZZUOLI NICOLA, *I passeggi,* in PETTENA GIANNI, PIETROGRANDE PATRIZIA, POZZANA MARIACHIARA, (a cura di), *Giardini parchi paesaggi. L'avventura delle idee in Toscana dall'Ottocento a oggi*, Le Lettere, Firenze 1998, pagg. 129-131.
SCHMIDT HARTWIG, *Propositi di abbellimento. La progettazione del verde a Berlino nel secolo XIX*, "Lotus International", 30, 1981, pagg. 80-89.
SCHUMACHER HORST, *Pianificazione del paesaggio e progettazione urbanistica: Peter Joseph Lennè e l'area di Berlino-Potsdam*, "Storia Urbana", 60, F. Angeli, Milano 1992, pagg. 19-35.
SICA PAOLO, *Storia dell'urbanistica. Il Settecento*, Laterza, Roma 1976.
SICA PAOLO, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*, Laterza, Roma 1977.
TREVISOL ROBERT, *Ringstrasse e oltre. Il caso di Vienna nell'urbanistica ottocentesca*, in DENTI GIOVANNI, MAURI ANNALISA, (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 36-54.
VERCELLONI VIRGILIO, *Il giardino a Milano, per pochi e per tutti, 1288-1945*, L'Archivolto, Milano 1986.
VERCELLONI VIRGILIO, *Atlante storico dell'idea del giardino europeo*, Jaca Book, Milano 1990.
VILLA ANGELO, *Parigi*, in AYMONINO CARLO, FABBRI GIANNI, VILLA ANGELO, op. cit., 1975, pagg. 57-196.

VON JOEST THOMAS, *Parigi, metropoli verde? La politica di Haussmann*, in MOSSER MONIQUE, TEYSSOT GEORGES, *L'architettura dei giardini d'occidente dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milano 1990, pagg. 383-394.

WIECZOREK DANIEL, *Organizzare i rapporti fra il centro antico e la città moderna. Il Ring di Vienna letto alla luce di C. Sitte e di G. Giovannoni*, in DENTI GIOVANNI, MAURI ANNALISA, (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 78-85.

ZUCCONI GUIDO, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Roma 2001.

Le cinture verdi pianificate della prima metà del XX secolo in Europa:

ARMINIUS, *Die Grosstädte in ihrer Wohnungsnot und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe*, Lipsia 1874.

BARDET GASTON, *L'organisation de la région parisienne*, "L'Architecture d'Aujourd'hui", 3, 1939.

BERTONI ANGELO, *I manuali di urbanistica in lingua francese (1891-1918)*, "Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1/2, 2003, pagg. 24-33.

CALABI DONATELLA, FOLIN MASSIMO, (a cura di), *Eugène Hénard. Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropoli*, Marsilio, Padova 1972.

COHEN JEAN LOUIS, LORTIE ANDRÈ, *La cinta muraria peripherique*, "Casabella", numero monografico *Sulla strada*, 553-554, 1991, pagg. 90-103.

COHEN JEAN LOUIS, LORTIE ANDRÈ, *Des fortifs au périf, les seuils de la ville*, Picard, Paris 1991.

EBERSTADT RUDOLPH, *Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage*, Jena 1909.

EBERSTADT RUDOLPH, *Urbanistica in Germania: il concorso per la grande Berlino*, in PICCINATO GIORGIO, *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Officina, Roma 1974, pagg. 454-474.

FORESTIER JEAN CLAUDE NICOLAS, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Hachette, Paris 1906.

FORESTIER JEAN CLAUDE NICOLAS, *Les projet de transformation des fortifications de Paris*, "L'Art public", VII-VIII, 1909.

FRITSCH THEODOR, *Die Stadt der Zukunft*, Lipsia 1896.

GIOVANNONI GUSTAVO, *Vecchie città e edilizia nuova*, Utet, Torino 1931, re-print a cura di Francesco Ventura, CittàStudi, Milano 1995.

GOLDZAMT EDMUD, *L'urbanistica dei paesi socialisti*, Mazzotta, Milano 1977.

HENARD EUGENE, *Etudes sur les transformations de Paris*, Libraire Centrale d'Architecture, Paris 1903, ried. con introduzione di Jean Louis Cohen, L'Equerre, Paris 1982.

HENARD EUGENE, *I sobborghi di Parigi e la nuova cintura verde*, in CALABI DONATELLA, FOLIN MASSIMO, (a cura di), op. cit., 1972.

MOEHRING BRUNO, EBERSTADT RUDOLPH, PETERSEN RICHARD, *Gross Berlin, ein Programm für die Planung der neutzlichen Gross-Stadt*, Wasmuth, Berlin 1910.

MORBELLI GUIDO, *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea*, Dedalo, Bari 1997.

PARPAGLIOLO MARIA TERESA, *Le zone verdi della città*, "Domus", 111, 1937, pagg. 33-40.

POLANO SERGIO, *La natura artefatta. Il Bosco di Amsterdam e la cultura urbanistica olandese*, in MOSSER MONIQUE, TEYSSOT GEORGES, *L'architettura dei giardini d'occidente dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milano 1990, pagg. 503-505.

Préfecture du Département de la Seine, Commission d'Extension de Paris, *Aperçu historique. Considérations techniques préliminaires*, 2 voll., Imprimerie Chaix, Paris 1913.

RONCAYOLO MARCEL, *Le mura dopo le mura. Realtà e rappresentazione della cinta muraria fra otto e novecento: Marsiglia e Parigi*, in DE SETA CESARE, LE GOFF JACQUES, (a cura di), *La città e le mura*, Laterza, Roma 1989, pagg. 418-435.

SCHMIDT ROBERT, *Denkschrift betreffend Grundsatze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsreinisch)*, Essen 1912.

SCHUMACHER FRITZ, WILHELM ARNTZ, *Köln. Entwicklungsfragen einer Gross-Stadt,* Callwey, München 1923.

SCHUMACHER FRITZ, *Grünpolitik der Grosstad-Umgebung*, in *Conférence Internationale de l'aménagement des Villes Amsterdam 1924,* Atti del convegno, Amsterdam 1924.

SCHUMACHER FRITZ, *Probleme der Gross-Stadt*, Lipsia 1940.

SICA PAOLO, *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, Laterza, Roma 1978.

STÜBBEN JOSEPH, *Der Städtbau, Handbuch der Architektur,* Bergstrasser, Darmstadt 1890.

TENTORI FRANCESCO, QUILICI VIERI e altri, *Mosca, Capitale dell'utopia*, Catalogo di mostra, Arnoldo Mondadori Arte, Milano 1991.

VALLERINI LORENZO, *La pianificazione del verde nella grande Copenaghen*, "Urbanistica", 86, 1987, pagg. 65-71.

VON PETZ URSULA, *Le ragioni di una tradizione*, in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 123-128.

WAGNER MARTIN, *Das sanitare Grün der Stadt*, Berlin 1915.

ZUCCONI GUIDO (a cura di), *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Jaca Book, Milano 1992.

Il fenomeno delle *Greenbelt Towns* nell'America degli anni Trenta:

DAL CO FRANCESCO, *Dai parchi alla regione. L'ideologia progressista e la riforma della città americana*, in CIUCCI GIORGIO, DAL CO FRANCESCO, MANIERI-ELIA MARIO, TAFURI MANFREDO, *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Roma 1973, pagg. 149-319.
MUMFORD LEWIS, *La cultura delle città*, (1938), trad. ita. Enrica e Mario Labò, Edizioni di Comunità, Milano 1954.
MUMFORD LEWIS, *Introduction,* in CLARENCE S. STEIN, *Towards new Towns for America*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1967.
NEWTON NORMAN T., *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1971.
PALAZZO DANILO, *La Regional Planning Association of America*, in *Sulle spalle dei giganti. Le matrici della pianificazione ambientale negli Stati Uniti*, F. Angeli, Milano, 1994.
SICA PAOLO, L*e città nuove del New Deal*, in *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, Laterza, Roma 1978, pagg. 699-704.
STEIN CLARENCE S., *Towards New Towns for America*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1967.
ZAPATKA CHRISTIAN, *Un reinserimento roosveltiano nel verde: Greenbelt Maryland* in MOSSER MONIQUE, TESSOT GEORGES, *L'architettura dei giardini d'occidente dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milano 1990, pagg. 509-511.
ZAPATKA CHRISTIAN, *L'architettura del paesaggio americano*, "Quaderni di Lotus", 21, Electa, Milano 1995, pagg. 130-134.

1.4 IL RUOLO DELLA GRAN BRETAGNA NELL'EVOLUZIONE DEL CONCETTO DI *GREEN BELT*

ABERCROMBIE PATRICK, *Greater London Plan 1944*, Her Majesty's Stationery Office, London 1945.
Baker Associates, *Strategic Sustainability Assessment of Nottingham. Derby Green Belt in the East Midland Region*, Bristol 1999, http://www.planning.dtlr.gov.uk
BRAMLEY GLEN, HAGUE CLIFF, KIRK KARRYN, PRIOR ALAN, RAEMAEKERS JEREMY, SMITH HARRY, *Review of Green Belt Policy in Scotland*, Research Report to Scottish Executive Development Department, The Stationery Office, Edinburgh 2004.
CARTER EDWARD, *The County of London plan*, Penguin, West Drayton 1945.
County Planning Officer's Society, Metropolitan Planning Officer's Society, District Planning Officer's Society, *Planning in the urban fringe*, Initial report of the joint special advisory group, chairman John Gillis, Director of Economics Development & Planning, Cleveland County Council 1989.
DE DONNO PAOLA, *Conservazione e tutela del paesaggio in Gran Bretagna*, in SCAZZOSI LIONELLA (a cura di), *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi, Roma 1999, pagg. 99-130.
Department of Environment, *The Effectiveness of Green Belts,* Her Majesty's Stationery Office (Hmso), London 1995.
Department of Environment, *Planning Policy Guidance Note 2, Green belts,* DoE, London revised January 1995, http://www.planning.dltr.gov.uk/ppg/ppg2/index.htm.
Department of Environment, *The Countryside Environmental Quality and Economic and Social Development, PPPG7 Revised*, Hmso, London 1997.
Department of Environment, Transport and Regions, *Revision of Planning Policy Guidance Note 11, Regional Planning*, Public Consultation Draft, Detr, London 1999.
Department of Environment, Transport and Regions, *Our Towns and Cities: The Future Delivering an Urban Renaissance*, Detr, London 2001.
ELSON MARTIN J., *Perspectives on Green Belt Local Plans*, Oxford Polytechnic Department of Town Planning, Working Paper n. 38, Oxford 1979.
ELSON MARTIN J., *What future for the Green Belt?*, "Architect Journal", 71, 9 April 1980, pagg. 711-714.
ELSON MARTIN J., *Green Belts: conflict mediation in the urban fringe*, Heinemann, London 1986.
ELSON MARTIN J., *Green Belts the need for re-appraisal*, "Town and Country Planning", May 1999, pagg. 156-158.
ELSON MARTIN J., NICHOL L., *Gaps and wedges versus belts*, "Planning", 9 February 2001, pag. 10.
FERGUSON MARK, MUNTON RICHARD, *Informal recreation Sites in London's Green Belt*, "Area", 11, 1979, pagg. 196-208.

FERGUSON MARK, *The evolution of a recreational role for London's Green Belt: Towards countryside recreation for all?*, University College London Department of Geography, Land for Informal recreation Working Paper n.7, 1980.

FORSHAW JOHN H., ABERCROMBIE PATRICK, *County of London plan*, Macmillan, London 1943.

FREY H, *Not green belts but green wedges: the precarious relationship between city and country*, "Urban Design International", vol. 5, 1, 2000, pagg. 13-25.

GEDDES PATRICK, *Cities in evolution*, Ernest Benn Limited, Edinburgh 1915, trad. ita. Laura Nicolini, *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano 1970.

GRAYSON LESLEY, *Green Belt*, The British Library Science Reference and Information Service, The London Research Centre, London 1989.

HALL PETER, *London 2000*, Faber and Faber Limited, Northampton 1963, trad. ita *Londra nel 2000*, Marsilio, Padova 1965.

HALL PETER, *Londra*, in *Le città mondiali*, trad. ita. Antonietta Mazza, Il Saggiatore, Milano 1966.

HALL PETER, THOMAS H., GRACEY R., DREWETT R., *The Containment of Urban England*, George Allen & Unwin, London 1973.

HALL PETER, *London 2001,* Unwin Hyman, London 1989.

HALL PETER, *Abercrombie's plan for London – 50 years On,* Vision for London, London 1994.

HALL PETER, *London's spatial economy, the dynamics of changes*, London Development Partnership, London 1999.

HAMSON PETER, *The Green Belt saga*, 1969, http://www.greenbeltsociety.org.uk, *downloaded* 29.06.02.

HERINGTON JOHN, *The outer City*, Harper and Row, London 1984.

HERINGTON JOHN, *Beyond greenbelts. Managing urban growth in the 21 century*, Jessica Kingsley Publishers, London 1990.

Iaurif, *Le Sud-Est anglais*, in *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pagg. 39-49.

KUHN MANFRED, *Greenbelt and Green Heart: separating and integrating landscapes in European city regions*, "Landscape and Urban Planning", 64, 2004, pagg. 19-27.

Lee Valley Regional Park Authority, *Lee Valley Park Plan*, Lee Valley Regional Park Authority, Enfield Middlesex (UK) 1986.

Leicestershire County Council, *Leicesterhire, Leicester and Rutland Structure Plan 1996-2016*, Leicester 2000.

Llewelyn Davies Planning, *Open space planning in London*, Llewelyn Davies Planning & Environmental Trust Associates, London Planning Advisory Committee, London 1992.

London County Council, *Green Belt around London*, London County Council, London 1956.

Mayor of London, *Towards the London Plan*, *initial proposals for the Mayor's Spatial Development Strategy*, Greater London Authority (Gla), London May 2001.

Mayor of London, *The Draft London Plan*, Greater London Authority (Gla), London June 2002.

Mayor of London, *The London Plan*, Greater London Authority (Gla), London February 2004.

MANDELKER DANIEL R., *Green Belts and Urban Growth*, The University of Wisconsin Press, Madison (Wisconsin) 1962.

Ministry of Housing & Local Government, *The Green Belts*, Hmso, London 1962.

MUNTON RICHARD, *London's green belt. Containment in practice*, George Allen & Unwin, London 1983.

MUNTON RICHARD, *Green Belts: The End of an Era*, "Geography", 71, June 1986, pagg. 206-214.

NUCCI LUCIA, *Reti Verdi e disegno della città contemporanea. La costruzione del nuovo piano di Londra*, Gangemi, Roma 2004.

OSBORN FREDERIC J., *Green-Belt Cities*, Faber & Faber Limited, London 1946.

Oxford Brookes University, *Strategic gap and green wedge policies in structure plans: main report*, http://www.detr.gov.uk, under Planning January 2001, *downloaded* 7.11.2003.

RAVETZ JOE, *City Region 2020. Integrated Planning for a Sustainable Environment*, Earthscan Publications Ltd, London 2000.

Report of the Expert Committee on Land Utilization in Rural Areas, Hmso, London 1942.

REID KEVIN, *Istituzioni e strategie per la Grande Londra: un quadro d'insieme*, "Urbanistica", 121, 2003, pagg. 32-39.

ROGERS RICHARD, *A New London*, Faber & Faber Limited, London 1992.

ROGERS RICHARD, *Cities for a small planet*, Faber & Faber Limited, London 1997, *Città per un piccolo pianeta*, trad. ita. Ippolita d'Ayala Valva, Erid'A/Kappa, Venezia 2000.

Royal Town Planning Institute (Rtpi), *Modernizing Green Belt*, May 2002, http://www.rtpi.org.uk/editorial/2002/q2/27052002.htlm, *downloaded* 19.09.2002.

SICA PAOLO, *Il Regno Unito*, in *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, Laterza, Roma 1978, pagg. 521-549.

Scottish Office, Circular 24/1985, *Development in the Countryside and Greenbelts*, 1985.

Scottish Office Development Department e NPPG3-*Land for Housing*, November 1996.
Steenberg Charles, *Strategic Gap And Green Wedge Policies In Structure Plans, Preliminary Findings of a Survey of Structure Plan Authorities*, unpublished report, Oxford Brookes University 1999.
Taylor Ian, *The Green Belt and possible impact of Government policies*, http://www.political.co.uk, *downloaded* 21.11.01.
Thames Landscape Steering Group, Wilkie Kim E. D., *Thames Landscape Strategy. Hampton to Kew*, Thames Lanscape Steering Group, London 1994.
Tewdwer-Jones Mark, *Green belts or green wedges for Wales? A flexible approach to planning in the urban periphery*, "Regional Studies, 1, vol. 31, February 1997, pagg. 73-77.
The London Green Belt Counci (Lgbc), *Notes*, June 2002, http://www.greenbeltsociety.org.uk, *downloaded* 07.11.03.
Thornley Andy, *Londra: una nuova forma di governo e un nuovo tipo di piani*, "Urbanistica", 121, 2003, pagg. 12-20.
Toft David, *Green Belt and the urban fringe*, "Built Environment", 1, vol. 21, 1995, pagg. 54-59.
Town and Country Planning Association (Tcpa), *Policy Statement: Green Belts*, May 2002, http://www.tcpa.org.uk, *downloaded* 19.09.2002.
Turner Tom, *Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London,* "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 269-282 e in Fabos Julius G., Ahern Jack, (editors), *Greenways. The beginning of an international movement,* Elsevier, Amsterdam 1995, pagg. 269-282.
Turner Tom, *Towards a Green Strategy for London: Strategic Open Spaces and Green Chain,* London Planning Advisory Committee, London 1991.
Turner Tom, *Open spaces planning in London: from standards per 1000 to green strategy,* "Town Planning Review", 63(4), 1992, pagg. 365-385.
Turner Tom, *Landscape and open space planning in London*, http://www.lih.gre.ac.uk, *downloaded* 03.11.2001.
Unwin Raymond, *Townplanning in pratice*, (1909), trad. ita. Antonietta Mazza, *La pratica della progettazione urbana*, Il Saggiatore, Milano 1971.
Urban Task Force, *Toward an urban renaissance*, E & FN SPON (Taylor and Francis Group PLC), London 1999.
West Sussex County Council, *Mind the Gap, County Milestones and Strategic Planning Monitoring Statement*, Chichester WSCC, 1999.

Siti web:

www.cpreherts.org.uk	Council for the Preservation of Rural England (Cpre)
www.dtlr.gov.uk	Department for Transport Local Government and Regions (Dtlr)
www.london.gov.uk	Greater London Authority (Gla)
www.lih.gre.ac.uk	Landscape Information Hub
www.londonlandscape.gre.ac.uk	London Landscape Web
www.gn.apc.org	Department of Environment
www.greenbeltsociety.org.uk	North Mymms District Green Belt Society
www.rtpi.org.uk	Royal Town Planning Institute (Rtpi)

1.5 Contaminazioni del tema: i cunei verdi. Alcuni esempi

Regionalpark Rhein-Main:
Rautenstrauch Lorenz, *Regionalpark Rhein-Main,* in Longo Antonio, von Petz Ursula, Potz Petra, Selle Klaus (a cura di), *Spazi aperti. Offene Räume. Freiraumplanung in Italien und Deutschland*, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Dortmund 2001, pagg. 270-281.

Emscher Landschaftspark:
Fabris Luca Maria Francesco, *IBA Emscher Park. 1989-1999*, Universale di Architettura, Testo&Immagine, Roma 2004.
Finke Lothar, *Ecologia del paesaggio e pianificazione degli spazi aperti* in Longo Antonio (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emscher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 120-123.
Ganser Karl, Krau Ingrid, Noebel Walter Arno, *Una IBA a scala territoriale nella Ruhr*, "Casabella", 563, 1989, pagg. 50-60.
Ganser Karl, *Stadt im Ruhrgebiet – Der Emscher Landschaftspark*, in Koenigs Tom (a cura di), *Stadt-Parks. Urbane Nature in Frankfurtan Main*, Campus Verlag, Frankfurt 1993, pagg. 170-175.

HALL PETER, *La Ruhr-Ranania*, in *Le città mondiali*, trad. ita. Antonietta Mazza, Il Saggiatore, Milano 1966, pagg. 122-157.

Iaurif, *La région de la Ruhr,* in *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pagg. 62-67.

KIPAR ANDREAS, *La pianificazione del paesaggio nella zona della Ruhr: legislazione, contenuti e metodi*, "Acer", 6, 1985, pagg. 39-46.

KIPAR ANDREAS, *Pianificazione territoriale e parchi fluviali nella Germania Federale: il caso dell'Emscher*, in CAMPEOL GIOVANNI (a cura di), *Parchi fluviali. Esperienze di pianificazione ambientale. Il caso del progetto Olona e dell'Emscher*, Varese Ecologia – Grafo, Brescia 1990, pagg. 107-120.

KIPAR ANDREAS, *Dossier: La pianificazione paesistica in Germania*, "Urbanistica Informazioni", 2, 1992, pagg. 36-52.

KUNZMANN KLAUS, *Le politiche di riuso nella Ruhr*, "Rassegna", 42, 1990, pagg. 20-28.

LONGO ANTONIO, POTZ PETRA, *Un nuovo senso urbano* in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 95-105.

MINUCCI FABIO, *Le regioni industrializzate tra declino e innovazione. Il caso della Ruhr in un contesto europeo*, F. Angeli, Milano 1996.

POTZ PETRA, *Riqualificare il territorio: Esposizione Internazionale dell'edilizia, il "Parco della Emscher" (internazionale Bauausstellung Emscher Park) in Germania*, in FALINI PAOLA, *I territori della riqualificazione urbana*, Officina, Roma 1997, pagg. 89-116.

REISS-SCHMIDT STEPHAN, *Riassetto e riqualificazione del paesaggio regionale della Ruhr*, in BOSCACCI FRANCESCO, CAMAGNI ROBERTO, *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, il Mulino, Bologna 1994.

SCHMID ARNO, *Il paesaggio dell'Emscher per l'IBA 1989-1999* in LUCIANI DOMENICO (a cura di), *Il Governo del paesaggio e del giardino, itinerario nell'area germanica*, Edizioni Guerini e Associati – Fondazione Benetton, Milano-Treviso 1993, pagg. 16-26.

SCHMIDT ALBERT, *Retrospettiva storica*, "Acer", 6, 1985, pagg. 47-48.

SCHWARZE RODRIAN MICHAEL, *Emscher landschaftpark*, in LONGO ANTONIO, VON PETZ URSULA, POTZ PETRA, SELLE KLAUS (a cura di), *Spazi aperti. Offene Räume. Freiraumplanung in Italien und Deutschland*, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Dortmund 2001, pagg. 236-252.

SIEBEL WALTER, *La ristrutturazione della Ruhr e l'Iba Emscher Park* in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 111-114.

Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk, *Der Gebietsentwicklungsplan*, Essen 1966.

VENTURI MARCO, *La deindustrializzazione della Ruhr*, "Rassegna", 42, 1990, pagg. 14-15.

VON PETZ URSULA, *Le ragioni di una tradizione,* in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 123-128.

ZLONICKY PETER, *La ricostruzione del paesaggio della Ruhr*, "Rassegna", 42, 1990, pagg. 16-19.

Randstad Holland:

DEWAILLY JEAN MICHEL, MEUR-FEREC CATHERINE, *Le coeur vert de la Randstad Holland: l'adaptation d'un concept aux exigence du développement*, "Hommes et Terres du Nord", 1995/4, Décembre 1995, pagg. 222-230.

DIELEMAN FRANS, DIJST MARTIN, SPIT TEJO, *Planning the compact city: the Randstad Holland experience*, "European Planning Studies", 5, vol.7, October 1999, pagg. 605-621.

Iaurif, *La Province de Hollande méridionale,* in *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pagg. 51-60.

HALL PETER, *Il Randstad Holland*, in *Le città mondiali*, trad. ita. Antonietta Mazza, Il Saggiatore, Milano 1966, pagg. 95-121.

TAVERNE ED, *Randstad Holland*, "Visiteur", 6, Automne 2000, pagg. 82-111.

1.6 DIVAGAZIONI DEL TEMA: LE *GREENWAYS* AMERICANE E LA LORO INTERPRETAZIONE EUROPEA

Le esperienze americane e canadesi:

AHERN JACK, *Greenways as ecological networks in rural areas,* in COOK EDUARD A., VAN LIER HUBERT N., *Landscape planning and ecological network*, Elsevier, Amsterdam 1994.

FABOS JULIUS G., *From Parks to Greenway into the 21st century,* American Society of Landscape Architects, Proceedings from Selected Educational Session of the 1991 Asla Annual Meeting, 1991, pagg. 155-158.

FABOS JULIUS G., *Introduction and overview: the greenway movement, uses and potentials of greenways,* "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 1-13.

FABOS JULIUS G., AHERN JACK, (editors), *Greenways. The beginning of an international movement,* Elsevier, Amsterdam 1995.

FITZGIBBON JOHN, PAINE CECILIA, TAYLOR JAMES, *From greenbelts to greenways: four Canadian case studies*, "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 47-63.

FLINK CHARLES A., SEARNS ROBERT M., *Greenways: a guide to planning, design and development*, Island Press, The Conservation Fund, Washington D.C. 1993.

HUDSON WENDY E. (editor), *Landscape linkages and biodiversity*, Island Press, Washington D.C. 1991.

LEWIS PHILIP H., *Recreation in Wisconsin*, Department of Resource Development, State of Wisconsin 1963.

LEWIS PHILIP H., *Quality Corridors for Wisconsin*, "Landscape Architecture", vol. 54 (2), January 1963, pagg. 100-107.

LITTLE CHARLES E. *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore (MD) 1990.

MARTIN FRANK EDGERTON, *Pragmatic Partnership. The Mississipi River Greenway is a model for park planning*, "Landscape Architecture", 2, 2003, pagg. 40-45.

MCHARG IAN L., *Design with Nature*, Doubleday & Company, New York 1969, trad. ita. Girolamo Mancuso, *Progettare con la natura*, Franco Muzzio & C., Padova 1989.

PALAZZO DANILO, *Sulle spalle dei giganti. Le matrici della pianificazione ambientale negli Stati Uniti*, F. Angeli, Milano 1994.

PELLIGRA SERGIO, VALLERINI LORENZO, *Spazi aperti e città sostenibile. Le greenways di Vancouver e Victoria*, "Architettura del Paesaggio", 7, 2001, pagg. 38-46.

President's Commission on American Outdoors, *The Legacy, the Challenge, Report of the President's Commission on American Outdoors*, Island Press, Washington D.C. 1987.

RYAN KAREN LEE, *Trails for the first twenty-century. Planning, design and management. Manual for multiuse trails*", Island Press, Washington D.C. 1993.

SMITH DANIEL S., CAWOOD HELLMUND PAUL, *Ecology of greenways: design and function of linear conservation areas,* University of Minnesota Press, Minneapolis (MN) 1993.

SPELLERBERG IAN, GAYWOOD MARTIN, *Linear landscape features*, "Landscape Design", 223, 1993, pagg. 19-21.

STEINER FREDERICK, *Costruire il paesaggio. Un approccio ecologico alla pianificazione*, (1991), ed. ita. a cura di Maria Cristina Treu e Danilo Palazzo, McGrove Hill, Milano 1994.

WALMSLEY ANTHONY, *Greenways and making of urban form*, "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 81-91.

Teorie ed esperienze europee:

Accademia dei Georgofili, *Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale*, "Quaderni I Georgofili", 1, 2000, Firenze 2001.

ANGRILLI MASSIMO, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pagg. 92-97.

ANGRILLI MASSIMO, *Reti verde urbane,* Quaderni del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara, 13, Palombi Editore, Roma 2002.

European Greenways Association, *The European Greenways Good Practice Guide*, Ibergráficas, Madrid 1999.

BUSI ROBERTO, PEZZAGNO MICHÈLE, *Le greenway nell'infrastrutturazione territoriale*, in MOCCIA FRANCESCO DOMENICO, DE LEO DANIELA, (a cura di), *I nuovi soggetti della pianificazione. Atti della VI conferenza nazionale SIU*, F. Angeli, Milano 2003, pagg. 556-567.

Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003.

MATERNINI GIULIO, PEZZAGNO MICHÈLE, *Le caratteristiche funzionali delle greenways: un primo approccio metodologico*, 2° Convegno Europeo "Greenways uno strumento di riscoperta e valorizzazione del territorio", Milano Ottobre 1999, http://www.greenways.it, *downloaded* 18.09.2001.

MACHADO JOAO, RIBEIRO LUIS, *Greenways in a metropolitan context: the metropolitan area of Lisbon*, 2° Convegno Europeo "Greenways uno strumento di riscoperta e valorizzazione del territorio", Milano Ottobre 1999.

MENNELLA G.G. VINCENZO, *Linee guida progettuali per lo sviluppo di "greenway"*, in Accademia dei Georgofili, op. cit., 2001, pagg. 89-96.

MENNELLA G.G. VINCENZO (a cura di), *Greenway per lo sviluppo sostenibile del territorio,* Il Verde Editoriale, Milano 2004.
NAVARRA MARCO, *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria 2002.
PEZZAGNO MICHÈLE, *Greenway nella pianificazione urbana e territoriale*, Sintesi editrice, Brescia 2002.
SANGIORGI FRANCO, *"Greenways", territorio e fabbricati rurali*, in Accademia dei Georgofili, op. cit., 2001, pagg. 97-103.
TOCCOLINI ALESSANDRO, *Percorsi verdi, significato, tipologie, esperienze e proposte di sviluppo*, in Accademia dei Georgofili, op. cit., 2001, pagg. 9-27.
TOCCOLINI ALESSANDRO, FUMAGALLI NATALIA, *Il sistema delle greenways* in TOCCOLINI ALESSANDRO, *Piano e progetto di area verde*, Maggioli, Rimini 2002.
TOCCOLINI ALESSANDRO, FUMAGALLI NATALIA, SENES GIULIO, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Rimini 2004.
TONDELLI SIMONA, *Reti del territorio per la sostenibilità ambientale*, Clueb, Bologna 2003.
TURNER TOM, *Greenways and otherways*, in *City as landscape*, Spons., London 1986.
TURNER TOM, *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, University Press, London 1990.
TURNER TOM, *Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London,* "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pagg. 269-282.
TURNER TOM, *Greenways: theory and history*, conferenza Facoltà di Agraria, Università di Milano, 17 Maggio 2001, http://www.users.unimi.it/~agra/ingag/greenways/intervento_turner.htm, *downloaded* 18.09.01.
TURNER TOM, *Greenway planning, design and management*, http://www. lih.gre.ac.uk, *downloaded* 24.09.01.
Università degli Studi di Brescia, Università degli Studi di Milano, X Conferenza Internazionale, "Vivere e Camminare in Città. Mobilità non motorizzata e risorse territoriali", Milano 12-13 Giugno 2003, cd-rom consegnato alla conferenza contenente i papers presentati.
VALENTINI ANTONELLA, *Andar per paesaggi,* "Eupolis", 33/34, 2004, pagg. 117-127.

Siti web:
www.aew-egwa.org European Greenways Association
www.greenways.it Associazione Italiana Greenway

1.7 VERSO FORME DI INTEGRAZIONE SPAZIALE: ALCUNE ESPERIENZE DI CINTURE VERDI IN EUROPA

ANGRILLI MASSIMO, *Reti verde urbane,* Quaderni del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara, 13, Palombi Editore, Roma 2002.
Bund Deutscher Landschafts Architekten Bdla (a cura di), *Neu Verorten, Zeitgenössische deutsche Landschaftarchitektur – Making Spaces, Contemporary German landscape Architecture*, Birkhäuser, Berlin 2002.
BOERRI DINO, *Prospettive d'integrazione delle politiche per l'ambiente e il territorio in Europa*, "Urbanistica", 121, 2003, pagg. 4-7.
Commission of the European Communities (Cec), *Green Paper On The Urban Environment,* 1990, 7816/90 ENV 165 COM(90) 218 Final.
Commission of the European Communities (Cec), *European Sustainable Cities,* European Expert Group on the Urban Environment, Sustainable cities project, Draft, Bruxelles 1994.
Commission of the European Communities (Cec), *ESDP European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Office for official publications of the European Communities, Luxemburg 1999.
CRESPI GIULIO, *Il piano paesistico: Italia e Germania a confronto*, "Acer", 6, 1985, pagg. 49-51.
Expert Group on the Urban Environment, *Towards more sustainable urban land use: Advice to the European Commission for policy and action*, January 2001.
FALUDI ANDREAS, WATERHOUT BAS, *The making of the European spatial development perspective. Non masterplan*, Routledge, London-New York 2002.
LONGO ANTONIO, VON PETZ URSULA, POTZ PETRA, SELLE KLAUS (a cura di), *Spazi aperti. Offene Räume. Freiraumplanung in Italien und Deutschland*, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Dortmund 2001.
MAZZOLI PIERO, *Tutela e pianificazione del paesaggio in Germania*, in SCAZZOSI LIONELLA (a cura di), *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi, Roma 1999, pagg. 67-98.
SCAZZOSI LIONELLA (a cura di), *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi, Roma 1999.

Siti web:
www.europa.eu.int/comm/environment/urban Unione Europea
www.inforegio.cec.eu.int Commission of the European Communities

Barcellona:
MONTSENY Y DOMENECH ANTONI, *L'anella verda, una proposta de planificatiò i gestiò dels espais naturals de la regiò metropolitana de Barcelona*, "Area", 6, Disputaciò de Barcelona 1999.
MONTSENY DOMENECH ANTONI, *Anella verda, a green belt around Barcelona metropolitan area,* "Planeco Newsletter", 3, 1999, pagg. 1-4.
Rehacer paisajes Arquitectura del Paisaje en Europa 1994-1999, Colección Arquíthemas, 6, Catalogo della I Biennale del Paesaggio 1999, Edición Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona 2000, pag. 159.
RICHARD T. T. FORMAN, *Mosaico territorial para la region metropolitana de Barcelona*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 2004.

Siti web: www.diba.es Disputaciò de Barcelona

Francoforte:
GrünGürtel Projektbüro, Dezernat für Umwelt, Energie und Brandschutz, *Werkbericht 1. Materialien zum Workshop*, *Werkbericht 2. Materialien zur Sommerakademie*, Frankfurt 1990.
GrünGürtel Projektbüro, *Werkbericht 3. Materialien zum ongreß,* Ergebnisbericht zum GrünGürtel-ProjektJahr, Frankfurt 1990-91.
GrünGürtel Frankfurt Gmbh, *Kreuz und Quer durchdehn Frankfurter GrünGürtel*, Cocon Verlag, Hanau 1995.
KIPAR ANDREAS, *Landscape Design in Town Planning. A comparison between two new-conception green belts in Germany and Italy. Das GrünGürtelprojekt in Frankfurt- La cintura verde a Ravenna,* in *Paradise on earth. The gardens of the XXI century.* The 33rd International Federation of Landscape Architects World Congress, Florence 12-15 October 1996, Firenze 1996, pagg. 491-495.
KOENIGS TOM (a cura di), *Vision Offener Grünräume*, Campus Verlag, Frankfurt-New York 1991.
KOENIGS TOM (a cura di), *Stadt-Parks. Urbane Nature in Frankfurtan Main*, Campus Verlag, Frankfurt 1993.
KOENIGS TOM, LIESER PETER, *GrünGürtel Frankfurt* in WENTZ MARTIN (a cura di), *Planungskulturen. Die Zukunft der Städtischen*, Campus, Frankfurt-New York 1992.
LIESER PETER, *GrünGürtel Frankfurt. Una nuova strategia o l'ultima battaglia per la "natura in città"?,* in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 105-111.
LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 95-130.
LONGO ANTONIO, POTZ PETRA, *Un nuovo senso urbano* in LONGO ANTONIO (a cura di), op. cit., 1996, pagg. 95-105.
MARTELLI SILVIA, KROGMEYER LISA, *La pianificazione ecologica nelle politiche territoriali in Germania: i casi studio di Berlino, Francoforte, Monaco e Stoccarda* in GUCCIONE BIAGIO, PAOLINELLI GABRIELE (a cura di), *I Piani del Verde e Piani del Paesaggio,* Alinea, Firenze 2001, pagg. 97-101.
SELLE KLAUS, *Spazi aperti: nuove forme d'azione,* in LONGO ANTONIO (a cura di), op. cit., 1996, pagg. 115-120.
Stadt Frankfurt am Main, *GrünGürtel Charta,* Frankfurt 1991.
Stadt Frankfurt am Main, Dezernat für Umwelt, Energie und Brandschutz, *GrünGürtel Frankfurt,* Frankfurt 1991.
Stadt Frankfurt am Main, *Ergebnisbericht GrünGürtel Planung 1990/91,* Frankfurt 1991.
Stadt Frankfurt am Main, Projektgruppe GrünGürtel, *Das Land der Stadt am Fluss. Der Frankfurter GrünGürtel*, Frankfurt 2002.
Stadt Frankfurt am Main, Umweltamt, *GrünGürtel Frankfurt,* Societäts Verlag, Frankfurt 2003.
VOGEL DIETMAR, *GrünGürtel Frankfurt: un modello esportabile?,* relazione dattiloscritta disponibile presso la Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso 17 Gennaio 1995.

Siti web:
www.frankfurt.de Comune di Francoforte
www.regionalpark-rheinmain.de Parco Regionale del Reno-Meno

Monaco:
BAIER HERMANN, *Pianificazione paesistica in Baviera,* in LUCIANI DOMENICO (a cura di), *Il Governo del paesaggio e del giardino, itinerario nell'area germanica*, Guerini e Associati – Fondazione Benetton, Milano-Treviso 1993, pagg. 3-16.
FABIETTI WALTER (a cura di), *Linee guida per Monaco (Grüngürtel)*, in *La sfida delle città europee*, INU, Roma 1997, pagg. 156-159.
GEBHARD ANDREA, *Freiraumentwicklung in München*, in LONGO ANTONIO, VON PETZ URSULA, POTZ PETRA, SELLE KLAUS (a cura di), op. cit., 2001, pagg. 320-327.
GRUB HERMANN, LEJEUNE PETRA, *München: Stadt-Land-Grün*, Prestel-Verlag, München 1997.
Landeshaupstadt München, Baureferat, *Den Grünzug in Fahrt bringen*, opuscolo, München 2001.
REISS-SCHMIDT STEPHAN, *München, Kompakt-urban-grün*, in LONGO ANTONIO, VON PETZ URSULA, POTZ PETRA, SELLE KLAUS (a cura di), op. cit., 2001, pagg. 312-327.

Siti web: www.munchen.de Comune di Monaco

Parigi:
BARBIERI NELLY, MAUCLAIR CECILE, *La ceinture vert, 20 ans après sa conception*, Iaurif, Paris 2002.
BERTHON ETIENNE, *Entre Seine et forêt le paysageen theme major*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France", 108, 1994, pagg. 88-93.
BORDES-PAGES ELISABETH, *Le paysage, facteur d'harmonisation dans un project de schéma locale*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France", 108, 1994, pagg. 80-87.
BURGEL GUY, *Parigi, città globale: governo, governance e territorio istituzionale di progetto*, "Urbanistica", 121, 2003, pagg. 53-56.
CARBONARA SEBASTIANO, *La cintura verde della Regione parigina: una diversa prospettiva di osservazione e considerazione delle aree agricole nei processi di pianificazione*, "Genio Rurale", 5, 1993, pagg. 3-6.
DE BUYER XAVIER, *Le Plan Vert Régional: mise en pratique dans les schémas directeurs locaux*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France", 108, 1994, pagg. 94-101.
HALL PETER, *Parigi*, in *Le città mondiali*, trad. ita. Antonietta Mazza, Il Saggiatore, Milano 1966, pagg. 59-94.
Iaurif, Division Environnement Urbain et Rural, *Le Plan vert de la Région d'Ile de France. La Ceinture Verte*, Etude réalisée par Nelly Barbieri, Paris Juin 1993.
Iaurif, *La métropole francilienne*, in *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pagg. 28-37.
MIGLIORINI FRANCO, *Un sistema del verde per Parigi*, "Urbanistica", 97, 1989, pagg. 43-49.
VERPRAET GILLES, *Politiche regionali, territori di progetto e sistemi di governance a Parigi*, "Urbanistica", 121, 2003, pagg. 45-52.

Siti web: www.aev-iledefrance.fr Agence des espaces verts

1.8 L'APPROCCIO ITALIANO ALL'IDEA DI CINTURA VERDE

Milano:
BOATTI ANTONELLO, *Verde e metropoli. Milano e l'Europa*, Città Studi, Milano 1991.
BOATTI ANTONELLO, *L'urbanistica tra piano e progetto*, F. Angeli, Milano 2001.
BOATTI ANTONELLO, *Strategie e politiche per un sistema del verde e dei parchi a Milano*, Diapt, "Territorio", 29/30, 2004, pagg. 151-154.
BORELLA FRANCESCO, *L'esperienza del Parco Nord Milano*, "Folia" di "Acer", 2, 1995, pagg. 39-43.
BORELLA FRANCESCO, *Il Parco Nord Milano, 1983-1998: riflessioni sopra un'esperienza*, "Parchi", 25, 1998, pagg. 33-38.
BORELLA FRANCESCO, ENGEL MARCO, (a cura di), *Parco Nord Milano Notizie 1998*, Consorzio Parco Nord Milano - "Acer", Milano 1998.
CAPPELLETTI NOVELLA B., *La nuova cintura verde di Milano*, "Folia" di "Acer", 3, Luglio/Settembre 1991, pagg. 20-21.
CARRA MAURO, *Il bosco urbano del parco Nord Milano*, "Folia" di "Acer", 2, 1995, pag. 45.
Centro Studi Pim, *Piano di settore agricolo del parco Sud Milano*, Parco Sud - Provincia di Milano, Milano 1993.
Centro Studi Pim, *Piano Territoriale di coordinamento*, Parco Sud - Provincia di Milano, Milano 1993.

COLOMBO TOMASO, GINI RICCARDO, *Parco Nord Milano. Perla d'Europa*, "Parchi e Riserve naturali", 1, 2001, pagg. 4-11.

ENGEL MARCO, *I traguardi di un direttore*, "Acer", 4, 2000, pagg. 64-67.

FABBRI MARCO, MOLLER FRANCO, NICOLINI MASSIMO, PIRANI ALBERTO, *Vincoli ambientali e agricoltura. Il Parco naturale Adda Sud e il Parco Agricolo Sud Milano*, INVET - F. Angeli, Milano 1992.

FAZIO SABRINA, *Parco Agricolo Sud Milano/19 progetti. Tanti progetti un solo obiettivo*, "Acer", 3, 2004, pagg. 92-93.

FERRARESI GIORGIO, ROSSI ANNA, (a cura di), *Il Parco come cura e coltura del territorio. Un percorso di ricerca sull'ipotesi del parco Agricolo*, Grafo, Brescia 1993.

FERRARI LAURA, *Parchi metropolitani* e *La trasformazione 'work in progress' di uno spazio aperto di cintura metropolitana: Parco Nord Milano*, in RIZZO GIULIO G., VALENTINI ANTONELLA, (a cura di), *Luoghi e paesaggi in Italia,* Firenze University Press, Firenze 2004, pagg. 95-100 e pagg. 101-118.

GIBELLI MADDALENA GIOIA (a cura di), *Il paesaggio delle frange urbane*, "Quaderni del Piano Territoriale", Provincia di Milano, 19, F. Angeli, Milano 2003.

KIPAR ANDREAS, BORELLA FRANCESCO e altri, *Speciale Parco Nord Milano*, "Folia" di "Acer", 2, 1995, pagg. 33-48.

Laboratorio di progettazione urbana, Comune di Milano, Assessorato all'urbanistica, *Nove parchi per Milano*, Catalogo della Triennale di Milano, Electa, Milano 1995.

MACCHI CASSIA CESARE, ISCHIA UGO, (a cura di), *Un territorio urbano. L'interpretazione progettuale dei valori paesistici e storico-culturali*, Quaderni del piano per l'area metropolitana milanese, 5, F. Angeli, Milano 1999.

MAURI MICHELE, *19 progetti per il Parco Agricolo Sud Milano,* supplemento a "Parchi e Riserve naturali", 2, 2004.

SALA GIOVANNI, *Due esempi di cintura agro-ambientale: 1. la cintura verde di Vercelli. 2. Due parchi di cintura metropolitana nel sud Milano*, Atti del Convegno Internazionale, Milano 13-14 Ottobre 2004, Libreria CLUP, Milano 2004, pagg. 776-784.

SELLERI BENEDETTO, *La manutenzione del bosco*, "Acer", 4, 2002, pagg. 78-84

VERCELLONI VIRGILIO, *Il giardino a Milano, per pochi e per tutti, 1288-1945*, L'Archivolto, Milano 1986.

Siti web:

www.19progetti.it	19 Progetti per il Parco Agricolo Sud
www.parks.it	Federazione Italiana Parchi e Riserve
www.provincia.milano.it/pianificazione	Piano Territoriale di Coordinamento
www.provincia.milano.it/parcosud	Parco Agricolo Sud
www.parconord.milano.it	Parco Nord

Napoli:

BETTINI VIRGINIO, *Napoli, la rinascita dell'urbanistica*, in *Elementi di ecologia urbana,* Einaudi, Torino 1996, pagg. 88-90.

DE LUCIA VEZIO, PASTORE ANTONIO, (a cura di), *Napoli. Cronache urbanistiche 1994-1997*, Baldini&Castaldi, Milano 1998.

DISPOTO GIOVANNI*, Il parco metropolitano delle colline di Napoli: la funzione ambientale e paesaggistica*, in *Il sistema rurale. Una sfida per la progettazione tra salvaguardia, sostenibilità e governo delle trasformazioni*, Atti del Convegno Internazionale, Milano 13-14 Ottobre 2004, Libreria Clup, Milano 2004, pagg. 178-185.

CILLO BIAGIO, SOLERA GIANLUCA, (a cura di), *Sviluppo sostenibile e città*, Clean Edizioni, Napoli 1997.

CILLO BIAGIO, *Pianificazione ambientale, paesaggio e valutazione*, Di.Pi.S.T., Napoli 1990.

CILLO BIAGIO (a cura di), *Un nuovo parco per Napoli, il Vallone San Rocco*, Comune di Napoli, Napoli 2000.

Comune di Napoli, *Variante al PRG di Napoli,* Relazione generale, 2004.

LA CAPRIA RAFFAELE, *L'occhio di Napoli,* Mondadori, Milano 1994.

Siti web: www.comune.napoli.it Comune di Napoli

Novara:

Comune di Novara, *Progetto Preliminare del PRG 2000*, Relazione, Marzo 2001.

Ravenna:

ANTONIACCI RAFFAELLA, *Sulla via dei Romei. Il Parco Teodorico a Ravenna*, "Paesaggio Urbano", 4, 1999, pagg. 28-35.

Comune di Ravenna, Assessorato all'urbanistica, *PRG'93. Piano di settore del verde urbano*, Relazione generale, 1993.

Comune di Ravenna (a cura di), *Parco Teodorico, dal progetto all'attuazione*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1998.

CROCIONI GIOVANNI, GIULIETTI GUIDO, *La Cintura del Verde Urbano*, in VITTORINI MARCELLO, STRINGA FRANCO, CROCIONI GIOVANNI e altri, *Progetto Ravenna'93*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1994, pagg. 67-77.

CROCIONI GIOVANNI, STRINGA FRANCO, (cura di), *Comune di Ravenna. Programma di riqualificazione urbana della Darsena di città*, "Urbanistica Quaderni", 13, supplemento al n.107 di Urbanistica, 1997.

DALL'ARA ENRICA, *Il parco Teodorico a Ravenna*, in RIZZO GIULIO G., VALENTINI ANTONELLA (a cura di), *Luoghi e paesaggi in Italia,* Firenze University Press, Firenze 2004, pagg. 151-161.

GIOVANNINI CARLA, RICCI GIOVANNI, *Le città nella storia di Italia. Ravenna*, Laterza, Roma 1985.

KIPAR ANDREAS, *Il Piano del verde come contributo settoriale all'interno del PRG'93 di Ravenna* in VITTORINI MARCELLO, STRINGA FRANCO, CROCIONI GIOVANNI e altri, *Progetto Ravenna'93*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1994, pagg. 78-80.

KIPAR ANDREAS, BRANDOLINI FILIPPO, VITTORINI MARCELLO, PRONI FRANCESCA e altri, *Speciale Ravenna*, "Folia", inserto di "Acer", 1, 1998, pagg. 43-58.

KIPAR ANDREAS, *Lo studio del sistema ecologico-ambientale del Comune di Reggio Emilia e il Piano di Settore del Verde del Comune di Ravenna: due esperienze a confronto*, in GHERSI ADRIANA, SESSAREGO ANNA, (a cura di), *Sistema del verde Ecosistema urbano*, Alinea, Firenze 1996, pagg. 59-78.

KIPAR ANDREAS, *Il Verde nel Piano. Due esperienze a confronto: i Piani di Reggio Emilia e Ravenna*, in CAMPIONI GIULIANA, CAUCCI ADELE e altri (a cura di), *La pianificazione del paesaggio e l'ecologia della città*, Alinea, Firenze 1996, pagg. 163-176.

KIPAR ANDREAS, *Landscape Design in Town Planning. A comparison between two new-conception green belts in Germany and Italy. Das Grungurtelprojekt in Frankfurt - La cintura verde a Ravenna,* in *Paradise on earth. The gardens of the XXI century,* The 33rd International Federation of Landscape Architects World Congress, Florence 12-15 October 1996, Firenze 1996, pagg. 491-495.

MERCATALI VIDMER, KIPAR ANDREAS, STRINGA FRANCO, PRONI FRANCESCA, *Parco Teodorico, i sei progetti di Concorso*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1998.

VENTURI PAOLA, *Diversità di ruolo e contenuto dei piani del verde e del paesaggio*, in GUCCIONE BIAGIO, PAOLINELLI GABRIELE, (a cura di), *I Piani del Verde e Piani del Paesaggio,* Alinea, Firenze 2001, pagg. 72-74.

VITTORINI MARCELLO, STRINGA FRANCO, CROCIONI GIOVANNI e altri, *Progetto Ravenna'93*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1994.

Siti web: www.comune.ra.it/citta/index.html Comune di Ravenna

Roma:

BATTISTI CESARE, *Le connessioni tra aree naturali attorno alla città di Roma*, in GHIRINGHELLI ROSSANA, DIMAGGIO CLAUDIA, *Reti ecologiche in aree urbanizzate*, Atti del seminario Dicembre 1999, Anpa - Provincia di Milano, F. Angeli, Milano 1999.

BATTISTI CESARE, *Frammentazione ambientale connettività reti ecologiche. Un contributo teorico e metodologico con particolare riferimento alla fauna selvatica*, Provincia di Roma, Assessorato alla politiche agricole ambientali e Protezione civile, Roma 2004.

BORTOLOTTI LANDO, *Roma fuori le mura. L'Agro Romano da palude a metropoli,* Laterza, Roma 1988.

CAFIERO GIOVANNI, CONTE GIULIO, *L'agro romano nel PRG di Roma*, "Urbanistica Informazioni", 152, 1997, pagg. 33-34.

CAFIERO GIOVANNI, *Il paesaggio,* in RICCI LAURA (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pag. 162.

CAFIERO GIOVANNI (a cura di), *La pianificazione delle aree protette di Roma. Le nuove riserve naturali di RomaNatura,* "Urbanistica Quaderni", 37, 2003.

CALZOLARI VITTORIA, *Storia e natura come sistema. Un prospetto per il territorio libero dell'area romana,* Argos, Roma 1999.

CARBONE FABRIZIO, FRASSINETTI MIMMO, *I parchi naturali di Roma. Atlante fotografico delle quattordici aree naturali protette di RomaNatura,* a cura dell'Ente, Roma 2001.

CASSETTI ROBERTO, FAGIOLO MARCELLO, *Roma. Il verde e la città. Giardini e spazi verdi nella costruzione della forma urbana*, Gangemi, Roma 2002.

CAZZOLA ALESSANDRA, La *Guida alla progettazione negli ambiti di paesaggio del nuovo PRG di Roma,* "Urbanistica Informazioni", 189, 2003, pagg. 91-93.

CIGNINI BRUNO, MASSARI GIUSEPPE, PIGNATTI SANDRO, (a cura di), *L'ecosistema Roma: ambiente e territorio*, F.lli Palombi, Roma 1995.

Comune di Roma, *Nuovo Piano Regolatore di Roma*, cd-rom 2003.

DI GIOVINE MIRELLA (a cura di), *Guida al verde di Roma*, Lozzi e Rossi, Roma 2001.

GASPARRINI CARLO, *Strategie, regole e progetti per la Città storica*, in RICCI LAURA (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pagg. 93-107

IPPOLITO ACHILLE, *La questione della gestione e della progettazione dei vuoti urbani a Roma*, http://www.uniroma1/daac/RM3MIL/6Ita.thm

LANCIANI RODOLFO, *Passeggiate nella campagna romana*, Edizioni Quasar, Roma 1980.

LANCIANI RODOLFO, *L'antica Roma*, Laterza, Roma 1981.

MARCELLONI MAURIZIO, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma,* Laterza, Roma 2003.

OLIVA FEDERICO, *Il sistema ambientale*, in RICCI LAURA (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pagg. 158-165.

PIACENTINI MARCELLO, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Associazione artistica fra i cultori di architettura, Stab. Tip. Aternum, Roma 1916.

RICCI LAURA (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pagg. 41-216.

RomaNatura, *Piani di Assetto delle aree protette del Comune di Roma*, Roma 2002 e 2003.

Siti web:

www.comune.roma.it/patrimonio/prg	Comune di Roma
www.parchilazio.it	Parchi Lazio
www.parks.i/romanatura	Aree naturali protette gestite da RomaNatura

Torino:

Agenda Ventuno, *Rapporto sullo stato dell'ambiente e sulla sostenibilità della città di Torino*, Divisione Ambiente e Mobilità, Città di Torino 1999.

ALA NEMESIO, *Corona verde*, in CASSATELLA CLAUDIA, BAGLIANI FRANCESCA, (a cura di), *Creare paesaggi. Realizzazioni, teorie e progetti in Europa*, Alinea, Firenze 2003, pagg. 76-77.

BAGLIANI FRANCESCA, *Fiumi, parchi, beni culturali: una rete per l'area metropolitana torinese*, in CASSATELLA CLAUDIA, BAGLIANI FRANCESCA, (a cura di), *Creare paesaggi. Realizzazioni, teorie e progetti in Europa*, Alinea, Firenze 2003, pagg. 66-73.

BAGLIANI FRANCESCA, DE BIAGGI ERMANNO, *Un sistema di parchi per l'area metropolitana torinese*, "Ri-Vista" del Dottorato di Progettazione Paesistica, Università di Firenze, Luglio-Dicembre 2003, http://www.unifi.it/ri-vista

BOVO GABRIELE, (a cura di), *Un fiume di verde*, "Acer", 3, 2000, pagg. 78-84.

BOVO GABRIELE, *Vedute panoramiche*, "Acer", 4, 2000, pagg. 45-49.

BOVO GABRIELE, *Torino Città d'Acque*, in CLAUDIA CASSATELLA, FRANCESCA BAGLIANI, (a cura di), *Creare paesaggi. Realizzazioni, teorie e progetti in Europa*, Alinea, Firenze 2003, pagg. 74-75.

CAPPELLETTI NOVELLA B. (a cura di), *Speciale Corona Verde, Torino Città d'Acque*, "Folia" di "Acer", 6, 2001.

CASSATELLA CLAUDIA, *La scoperta della presenza dei fiumi in città: Torino Città d'Acque*, in RIZZO GIULIO G., VALENTINI ANTONELLA, (a cura di), *Luoghi e paesaggi in Italia,* Firenze University Press, Firenze 2004, pagg. 391-398.

CHIARETTA FURIO, *A piedi intorno alla città: l'idea dell'Anello Verde,* in GRITELLA GIANFRANCO, OSTELLINO IPPOLITO, e altri, *Parchi verso il 2000. Corona Verde, Polo ambientale della Mandria*, "Speciale Piemonte Parchi", supplemento a "Piemonte Parchi", 78, 1998, pagg. 11-15.

Città di Torino, Assessorato all'Ambiente, *Il sistema del verde urbano. Prime proposte d'intervento lungo le sponde del Po e nella collina di Torino*, Doc. 1, Torino 1981.

Città di Torino, *Torino Città d'Acque*, cd-rom, 2001.

COMOLI MANDRACCI VERA, *La città capitale e la corona di delitie*, in DI MACCO MICHELA, ROMANO GIOVANNI, (a cura di), *Diana trionfatrice. Arte di Corte nel Piemonte del Seicento*, catalogo della mostra Torino 1989, pagg. 304-347.

DE BIAGGI ERMANNO, *Una "corona di delizie"*, in CAPPELLETTI NOVELLA B. (a cura di), op. cit., 2001, pagg. 6-7.

DEFABANI VITTORIO, ROGGERO COSTANZA, VINARDI MARIA GRAZIA e altri*, I giardini a Torino. Dalle residenze sabaude ai parchi e giardini del '900*, Lindau, Torino 1991.

GRITELLA GIANFRANCO, OSTELLINO IPPOLITO, e altri, *Parchi verso il 2000. Corona Verde, Polo ambientale della Mandria*, "Speciale Piemonte Parchi", supplemento a "Piemonte Parchi", 78, 1998, pagg. 1-43.

INGARAMO ROBERTA, *Torino un percorso metropolitano per ridisegnare il paesaggio di margine*, "Urbanistica Informazioni", 186, 2002, pagg. 19-20.

MATASSI ENNIO, CAMILLO ANTONIO, U*n parco ecologico politematico*, "Urbanistica Informazioni", 186, 2002, pagg. 21-22.

ODONE PAOLO, *Torino città d'acque*, in *Torino e Piemonte – parchi e giardini*, supplemento a "Piemonte Parchi", 99, 2000, pagg. 18-21.

OSTELLINO IPPOLITO, *Greenway: al di là dell'acqua*, in CAPPELLETTI NOVELLA B. (a cura di), op. cit., 2001, pagg. 8-13.

OSTELLINO IPPOLITO, *Torino Corona Verde: nuova progettualità per l'area metropolitana*, "Urbanistica Informazioni", 186, 2002, pagg. 17-18.

OSTELLINO IPPOLITO, *La rete ecologica dell'area metropolitana torinese: il ruolo dell'agricoltura nel sistema dei parchi e degli spazi verdi periurbani*, in *Il sistema rurale. Una sfida per la progettazione tra salvaguardia, sostenibilità e governo delle trasformazioni*, Atti del Convegno Internazionale, Milano 13-14 Ottobre 2004, Libreria Clup, Milano 2004, pagg. 288-306.

Regione Piemonte, *Corona verde. Città intorno ai Parchi,* Documento programmatico adottato dagli Enti di gestione dei Parchi periurbani del torinese, Sistema dei Parchi e delle Riserve naturali, Torino 2000.

Regione Piemonte, *Studio di fattibilità del progetto Corona verde,* Sistema dei Parchi e delle Riserve naturali, Torino 2001.

Siti web:

www.comune.torino.it/ verdepubblico	Torino Città d'Acque
www.comune.torino.it/ambiente/verde/corona	Corona Verde
www.parks.it/parco.po.to	Parco fluviale del Po tratto torinese

2. ELEMENTI TEORICI ED APPLICATIVI INTORNO AL CONCETTO DI *PAESAGGIO DI LIMITE*

2.1 PAESAGGI PERIURBANI: MUTAMENTI DEL CONCETTO DI LIMITE

Mutamenti del concetto di limite:

AUGÈ MARC, *Disneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri, Torino 1999.

BERNARD BERENSON, *Pagine di diario. Pellegrinaggi d'arte*, Milano 1958.

BOERI STEFANO, LANZANI ARTURO, MARINI EDOARDO, *Nuovi spazi senza nome*, "Casabella", numero monografico *Il disegno degli spazi aperti*, 597-598, 1993, pagg. 74-76.

BOOKCHIN MURRAY, *The Limits of the City*, Harper and Row, New York 1974, trad. ita. *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano 1975.

CALVINO ITALO, *Le città invisibili*, (1972), Oscar Mondadori, Milano 1993.

CAVALLINA GIANNI, *Il margine inesistente*, Alinea, Firenze 1999.

CELATI GIANNI, *Ultimi contemplatori*, "IBC – Informazioni Commenti Inchieste sui beni culturali", 3, Luglio-Settembre 1997.

CELATI GIANNI, *Verso la foce*, (1989), Universale Economica Feltrinelli, Milano 2002, pagg. 53-83.

CORBOZ ANDRÈ, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, a cura di Paola Viganò, F. Angeli, Milano 1998.

CUSMANO MARIO, *Misura misurabile. Argomenti intorno alla dimensione urbana*, F. Angeli, Milano 1997.

DENTI GIOVANNI, BERTELLI GUYA, (a cura di), *Scale e confini del progetto contemporaneo*, Diapt, "Territorio", 28, 2004.

ERBANI FRANCESCO, *L'Italia maltrattata*, Laterza, Roma 2003.

FORINO ALESSANDRA, *Paesaggi sull'acqua*, Alinea, Firenze 2003.

GAMBI LUCIO, *Ragionando di confini della città*, in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 25-27.

GHIRRI LUIGI, *Il profilo delle nuvole. Immagini di un paesaggio italiano*, Feltrinelli, Milano 1989.

GOETHE JOHANN WOLFANG*, Aus meinem Leben*, Stuttgard und Tübingen 1886, trad. ita. Emilio Castellani, *Viaggio in Italia*, Oscar Mondadori, Milano 2003.

GORI FRANCO, *Matematica e confini. Alcune suggestioni della geometria delle figure frattali*, in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 61-81.

INGERSOLL RICHARD, *Sprawltown*, Meltemi, Roma 2004.

ISOLA AIMARO, *Pensare il limite. Abitare il limite*, in GIAMMARCO CARLO, ISOLA AIMARO, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1992.

LA CECLA FRANCO, *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Laterza, Roma 1988.

LANZANI ARTURO, *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma 2003.
LYNCH KEVIN, *The image of the city*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1960, trad. ita. Gian Carlo Guarda, *L'immagine della città*, Marsilio, Padova 1964.
MASSA MARCO, *Firenze e i suoi confini: un'introduzione*, in PABA GIANCARLO (a cura), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 88-99.
NANCY JEAN-LUC, *La ville au loin*, Mille et une nuits, Departement des editions Fayard, Paris 1999, trad. ita. *La città lontana*, Ombre corte, Verona 2002.
NORBERG-SCHULZ CHRISTIAN, *Genius Loci*, Electa, Milano 1979.
NORBERG-SCHULZ CHRISTIAN, *L'abitare*, Electa, Milano 1984.
NORBERG-SCHULZ CHRISTIAN, *Architettura: presenza, linguaggio, luogo*, Skira Ed., Milano 1996.
PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990.
PALAZZO DANILO, *Una volta era il pomerio*, "Territorio", 28, Diapt, 2004, pagg. 29-34.
PAVIA ROSARIO, *L'idea di città. Teorie urbanistiche della città tradizionale*, F. Angeli, Milano 1994.
PICCIONI LIDIA*, I 'confini' di Roma contemporanea*, "Storia Urbana", 102, 2003, pagg. 95-111.
RYKWERT JOSEPH, *The Seduction of Place. The History and Future of the City*, Vintage Books, New York 2000, trad. ita. Duccio Sacchi, *La seduzione del luogo*, Biblioteca Einaudi, Torino 2003.
RODOLICO FRANCESCO, *Il paesaggio fiorentino quale irraggiamento della città*, in *Scritti di varia cultura urbana*, Saffe, Firenze 1976.
ROGERS RICHARD, con GUMUCHDJIAN PHILIP, *Città per un piccolo pianeta*, trad. ita. Ippolita d'Ayala Valva, Erid'A/Kappa, Venezia 2000.
SICA PAOLO, *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Biblioteca Universale Laterza, Roma 1991.
SICHENZE ARMANDO, *Il limite e la città. La qualità del minimum urbano sul limite dell'edificio dalla Grecia antica al tempo della metropoli*, F. Angeli, Milano 1995.
SIRONI MARCO, *Geografie del narrare. Insistenze sui luoghi di Luigi Ghirri e Gianni Celati*, Diabasis, Reggio Emilia 2004.
TREU MARIA CRISTINA, *Il bordo e il margine componenti dello spazio pubblico urbano*, "Territorio", 28, Diapt, 2004, pagg. 23-28.
TURRI EUGENIO, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano 1979.
TURRI EUGENIO, *Viaggio verso Atopia*, in AA.VV., *Paesaggio perduto. Disagio e progetto*, Quattroventi, Urbino, 1996.
TURRI EUGENIO, *Il paesaggio e il silenzio*, Marsilio, Venezia 2004.
VIRILIO PAUL, *L'Espace critique*, Bourgois, Paris 1984, trad. ita. *Lo spazio critico*, Dedalo, Bari 1988.

Principali riferimenti in merito alle aree metropolitane e al disegno delle periferie:

AMENDOLA GIANDOMENICO, *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Laterza, Roma 2000.
ASTENGO GIOVANNI, NUCCI CAMILLO*,* (a cura di), *IT URB 80 Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia*, 2 voll., "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 8, 1990.
BIANCHETTI CRISTINA, *Studi sulla dispersione*, "Genio Rurale", 12, 2001, pagg. 3-8.
CACCIARI MASSIMO, *Metropolis*, Officina, Roma 1973.
CAMAGNI ROBERTO, *Sostenibilità ambientale e strategie di piano: le questioni rilevanti*, in CAMAGNI ROBERTO (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999.
CENCINI CARLO, DEMATTEIS GIUSEPPE, MENEGATTI BRUNO, (a cura di), *L'Italia emergente*, F. Angeli, Milano 1983.
CLEMENTI ALBERTO, DEMATTEIS GIUSEPPE, PALERMO PIERCARLO, *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Roma 1996.
CLEMENTI ALBERTO, DEMATTEIS GIUSEPPE, PALERMO PIERCARLO e altri, *La ricerca Itaten: forme del territorio italiano*, "Urbanistica", 106, 1996, pagg. 6-72.
Commissione delle Comunità Europee, *Libro Verde sull'Ambiente Urbano*, COM (90) 218, Bruxelles 1990.
CONTI SERGIO, SALONE CARLO, (a cura di), *Il sistema urbano fra gerarchia e policentrismo*, Eu-Polis, Torino 2000.
CORI BERNARDO, CORNA PELLEGRINI GIACOMO, DEMATTEIS GIUSEPPE, PIENOTTI PIERO, *Geografia urbana*, Utet, Torino 2003.
CORTESI ANTONELLA, FUNTÒ MARIATERESA, (a cura di), *Urban Edges Margini Urbani Limites Urbaines*, Centro internazionale di studi sul disegno urbano, Atti del convegno Glasgow 26-28 September 1990, Alinea, Firenze 1992.
DE ROSSI ANTONIO, DURBIANO GIOVANNI, GOVERNA FRANCESCA, REINERIO LUCA, ROBIGLIO MATTEO, *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Utet, Torino 1999.

GAMBINO ROBERTO, *Oltre la insostenibile periferia*, in CAMAGNI ROBERTO (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999.

GEDDES PATRICK, *Cities in evolution*, Ernest Benn Limited, Edinburgh 1915, trad. ita. Laura Nicolini, *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano 1970.

GIAMMARCO CARLO, ISOLA AIMARO, *Disegnare le periferie*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1992.

GOTTMANN JEAN, *Megalopolis: The Urbanized North Eastern Seaboard of United States*, Cambridge (Mass.) 1961, trad. ita. *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluricittà*, Einaudi, Torino 1970.

GOTTMANN JEAN, *Verso una megalopoli della pianura padana?*, (1978), in TURRI EUGENIO, *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia 2000, pagg. 288-289.

GREGOTTI VITTORIO, *La città visibile*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 1993.

HALL PETER, *Megacittà, città-mondo e città globali*, "Urbanistica", 116, 2001, pagg. 11-21.

HALL PETER, *Il futuro della metropoli e la sua forma*, in BOSCACCI FLAVIO, CAMAGNI ROBERTO, (a cura di), *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, il Mulino, Bologna 1994.

JONES EMYRS, *Metropolis. The World's Great Cities*, Oxford University Press, Oxford 1990, trad. ita. Giovanni Gozzini, *Metropoli. Le più grandi città del mondo*, Donzelli, Roma 1993.

MAINARDI ROBERTA, TOMBOLA CARLO, *Grandi città e aree metropolitane*, F. Angeli, Milano 1982.

Ministero Bilanci e Programmazione economica, *Progetto 80. Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971/1975*, Feltrinelli, Milano 1969.

PIRODDI ELIO, *Le regole della ricomposizione urbana*, F. Angeli, Milano 2000.

SECCHI BERNARDO, *Nuove visioni della periferia*, "Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1, 1996, pagg. 3-7.

SESTINI ALDO, *Qualche osservazione geografico-statistica sulle conurbazioni italiane*, "Rivista geografica italiana", suppl. vol. LXV, 1958.

STORTI MARISTELLA, *Conurbazione*, "Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1/2, 2003, pagg. 67-72.

TURRI EUGENIO, *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia 2000.

Principali riferimenti a metodologie di analisi del paesaggio periurbano:

ARRIGONI PIER VIRGILIO, FOGGI BRUNO, *Il paesaggio vegetale delle colline di Lucignano (Prov. di Firenze)*, "Webbia", 42 (2), 1988, pagg. 285-304.

BOCA DIEGO, ONETO GILBERTO, *Analisi paesaggistica. Manuale per la preparazione dei piani paesaggistici e altre operazioni di architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990.

BRUSCHI SANDRO, FALINI PAOLA, *Il paesaggio,* in GISOTTI GIUSEPPE, BRUSCHI SANDRO, *Valutare l'ambiente. Guida agli studi di impatto ambientale*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1990, pagg. 353-403.

DI FIDIO MARIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990.

FABBRI POMPEO, *Natura e cultura del paesaggio agrario. Indirizzi per la tutela e la progettazione*, CittàStudi, Milano 1997.

FABBRI POMPEO (a cura di), *Paesaggio, pianificazione, sostenibilità*, Alinea, Firenze 2003.

FERRARA GUIDO (a cura di), *Risorse del territorio e politica di piano,* Marsilio, Venezia 1976.

FERRARA GUIDO, *La considerazione degli spazi aperti nella pianificazione urbanistica comunale*, in FIORANI FEDERICO, GIOVANNELLI GIANLUCA, PAOLINELLI GABRIELE, (a cura di), *Verso nuovi modelli di pianificazione integrata*, Alinea, Firenze 1994.

FERRARA GUIDO, CAMPIONI GIULIANA, (a cura di), *Tutela della naturalità diffusa, pianificazione degli spazi aperti e crescita metropolitana,* Il Verde Editoriale, Milano 1997.

FERRARA GUIDO, CAMPIONI GIULIANA, (a cura di), *Paesaggi sostenibili*, Il Verde Editoriale, Milano 2003.

FINKE LOTHAR*, Landschaftsokologie*, (1986), trad. ita. a cura di Rita Colantonio Venturelli, *Introduzione all'ecologia del paesaggio,* F. Angeli, Milano 1993.

FORMAN RICHARD T., GODRON MICHAEL, *Landscape ecology,* J. Wiley & Sons, New York 1986.

FORMAN RICHARD T., *Land mosaic: the ecology landscapes and regions,* Cambridge University Press, Cambridge 1995.

GAMBINO ROBERTO, *Conservare innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, Utet, Torino 1997.

GUCCIONE BIAGIO e altri, *L'interpretazione diagnostica e progettuale del mosaico degli spazi aperti nel piano regolatore comunale*, in GUCCIONE BIAGIO, PAOLINELLI GABRIELE, (a cura di), *Piani del Verde e Piani del Paesaggio,* Alinea, Firenze 2001, pagg. 151-155.

MAZZINO FRANCESCA, GHERSI ADRIANA, (a cura di), *Per un atlante dei paesaggi italiani*, Alinea, Firenze 2004.

MCHARG IAN L., *Design with Nature*, Doubleday & Company, New York 1969, trad. ita. Girolamo Mancuso, *Progettare con la natura*, Franco Muzzio & C., Padova 1989.

ONETO GILBERTO, *Manuale di architettura del paesaggio*, Elemond, Milano 1991.
ONETO GILBERTO, *Manuale di pianificazione del paesaggio*, Il Sole 24 ore-Pirola, Milano 1997.
PAOLINELLI GABRIELE, *La frammentazione del paesaggio periurbano. Criteri progettuali per la riqualificazione della piana di Firenze*, Firenze University Press, Firenze 2003.
ROMANI VALERIO, *Il paesaggio dell'Alto Garda Bresciano: studio per un piano paesistico,* Grafo, Brescia 1988.
ROMANI VALERIO, *Il paesaggio. Teoria e pianificazione*. F. Angeli, Milano 1994.
ROMANO BERNARDINO, *Continuità ambientale. Pianificare per il riassetto ecologico del territorio*, Andromeda Editrice, Teramo 2000.
RIZZO GIULIO G. (a cura di), *Tuscia Romana, paesaggio e territorio. Metodi e modelli di valutazione*, Gangemi, Roma 1990.
STEINER FREDERICK, *The living landscape, an ecological approach to landscape planning*, McGrave Hill, New York 1991, trad. ita. a cura di Maria Cristina Treu, Danilo Palazzo, *Costruire il paesaggio*, McGraw Hill Italia, Milano 1994 (II ed. 2004).
TOSI ANDREA *Assetti agricoli e vegetazionali sostenibili contro il degrado e la diffusione insediativa periurbana*, in TOSI ANDREA (a cura di), *Degrado ambientale periurbano e restauro naturalistico*, "Quaderni del Dipartimento di scienze del territorio", F. Angeli, Milano 1999, pagg. 7-16.
TREU MARIA CRISTINA, *riferimenti e ipotesi per una procedura di pianificazione ambientale,* in BORACHIA VITTORIO, PAOLILLO PIER LUIGI, (a cura di), *Territorio sistema complesso*, F. Angeli, Milano 1993, pagg. 211-235.

2.2 IL *PAESAGGIO DI LIMITE* COME CATEGORIA PROGETTUALE

AUGÈ MARC, *Disneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri, Torino 1999.
BARBIERI PEPE, *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003
BATESON GEORGE, *Verso un'ecologia della mente*, Adelphi, Milano 1976.
BATESON GEORGE, *Questo è un gioco*, ed. ita. a cura di Davide Zoletto, Cortina, Milano 1996.
BENJAMIN WALTER, *Berliner Kindheit um Neunzehnhunder*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 1950, trad. ita Marisa Bertolini Peruzzi, *Infanzia berlinese,* Einaudi, Torino 1973.
BERTELLI GUYA, *Variazioni sul concetto di limite*, "Territorio", 28, Diapt, 2004, pagg. 15-22.
BORTOLOTTI LANDO, *Limiti potestativi, amministrativi ed economici della città*, "Storia Urbana", 102, 2003, pagg. 113-126.
BUZZATI DINO, *Il deserto dei Tartari*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1945.
CELATI GIANNI, *Esplorazioni sugli argini* in *Verso la foce*, (1989), Universale Economica Feltrinelli, Milano 2002, pagg. 53-83.
CLÉMENT GILLES, *Manifeste du Tiers paysage*, Editions Sujet/Objet, 2004, trad ita. a cura di Filippo De Pieri, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.
DUBBINI RENZO, *Geografie dello sguardo. Visione e paesaggio in età moderna*, Einaudi, Torino 1994.
FOUCAULT MICHEL, *Spazi altri. I principi dell'eterotopia*, "Lotus international", 48-49, 1985-86, pagg. 9-18.
GHIRRI LUIGI, *Niente di antico sotto il sole,* a cura di Paolo Costantini e Giovanni Chiaramente, Sei, Torino 1997.
GORI FRANCO, *Matematica e confini. Alcune suggestioni della geometria delle figure frattali*, in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 61-81.
GRACQ JULIEN, *La forme d'une ville*, Libraire José Corti, 1985, trad. ita. Annuska Palme Sanavio, *La forma di una città*, Edizioni Quasar, Roma 2001.
HEIDEGGER MARTIN, *Costruire abitare pensare*, in *Saggi e discorsi*, (1954), a cura di G. Vattimo, Mursia, Milano 1979.
LA CECLA FRANCO, *Il malinteso*, in *Tutto è relativo. O no?,* "Volontà", 2-3, 1994.
LYNCH KEVIN, *The image of the city*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1960, trad. ita. Gian Carlo Guarda, *L'immagine della città*, Marsilio, Padova 1964.
LYNCH KEVIN, *A theory of good city form*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1981, trad. ita. Roberto Melai, *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etaslibri, Milano 1990.
KANDINSKY WASSILY, *Punkt und Linie zu Fläche*, Albert Langen Ed., Monaco 1926, trad. ita Melisenda Calasso, *Punto, linea, superficie*, Adelphi, Milano 2001.
MILANI RAFFAELE, *L'arte del paesaggio*, il Mulino, Bologna 2001.
PABA GIANCARLO, *Limiti e confini della città: un introduzione* in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 8-21.
PIZZIOLO GIORGIO, MICARELLI RITA, *Il pensiero progettante. Dai margini del caos all'ecologia del progettare*, Alinea, Firenze 2003.

ROUSSEAU JEAN JACQUES, *Rêveries du promeneur solitaire*, (1782), trad. ita. Nada Cappelletti Truci, *Fantasticherie del passeggiatore solitario*, Rizzoli, Milano 1979.
SCHIAVO FLAVIA, *Parigi, Barcellona, Firenze: forma e racconto*, Sellerio, Palermo 2004.
ZANINI PIERO, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997.
WITTGENSTEIN LUDVIG, *Ricerche filosofiche*, Einaudi, Torino 1995.

2.3 IL PROGETTO DEL *PAESAGGIO DI LIMITE*: ALCUNI INTERROGATIVI

Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio Aiapp, Federazione Associazioni Professionali Ambiente e Paesaggio Fedap, *Carta di Napoli, Il parere degli specialisti sulla riforma degli ordinamenti di tutela del paesaggio in Italia*, Raccomandazioni per la redazione di una carta del paesaggio avanzate dal Convegno Nazionale "La trasformazione sostenibile del paesaggio", Napoli 8 Ottobre 1999.
BOSCACCI FLAVIO, CAMAGNI ROBERTO, (a cura di), *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, il Mulino, Bologna 1994.
CAMAGNI ROBERTO, *Processi di utilizzazione e difesa dei suoli nelle fasce periurbane: dal conflitto alla cooperazione tra città e campagna*, con la collaborazione di Graziella Brunetta, "Quaderni Fondazione Cariplo per la Ricerca Scientifica", Milano 1994.
CAMAGNI ROBERTO (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999.
CARBONARA SEBASTIANO, *La cintura verde della Regione parigina: una diversa prospettiva di osservazione e considerazione delle aree agricole nei processi di pianificazione*, "Genio Rurale", 5, 1993, pagg. 3-6.
CASSATELLA CLAUDIA, BAGLIANI FRANCESCA, (a cura di), *Creare paesaggi. Realizzazioni, teorie e progetti in Europa*, Alinea, Firenze 2003.
CASTELNOVI PAOLO (a cura di), *Il senso del paesaggio*, Ires, Torino 2000.
CLEMENTI ALBERTO (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio. Convenzione Europea e innovazioni di metodo*, Meltemi, Roma 2002.
DI FIDIO MARIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990.
DI FIDIO MARIO, *Oltre le reti ecologiche*, "Quaderni della Ri-Vista" del Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica, Università di Firenze, 1, 2004, http://www.unifi.it/ri-vista
DONADIEU PIERRE, *Può l'agricoltura diventare paesistica?*, "Lotus", 101, 1999, pagg. 60-71.
ERBANI FRANCESCO, *L'Italia maltrattata*, Laterza, Roma 2003.
FABBRI POMPEO, *Natura e cultura del paesaggio agrario. Indirizzi per la tutela e la progettazione*, CittàStudiEdizioni, Milano 1997.
GAMBINO ROBERTO, *Conservare innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, Utet, Torino 1997.
GAMBINO ROBERTO, *Oltre la insostenibile periferia*, in CAMAGNI ROBERTO (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 179-203.
GAMBINO ROBERTO, *Il paesaggio tra conservazione e innovazione,* in DE ROSSI ANTONIO, DURBIANO GIOVANNI, GOVERNA FRANCESCA, REINERIO LUCA, ROBIGLIO MATTEO, *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Utet, Torino 1999, pagg. 22-31.
GAMBINO ROBERTO, *Maniere di intendere il paesaggio*, in CLEMENTI ALBERTO (a cura di), op. cit., 2002, pagg. 54-72.
GIBELLI MADDALENA GIOIA (a cura di), *Il paesaggio delle frange urbane*, "Quaderni del Piano Territoriale", Provincia di Milano, 19, F. Angeli, Milano 2003.
Iaurif, *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003.
KIPAR ANDREAS, *Le aree periurbane nel contesto metropolitano. Tra città e campagna*, in CAMAGNI ROBERTO (a cura di), op. cit., 1999, pagg. 165-175.
MACIOCCO GIOVANNI, PITTALUNGA PAOLA, *La città latente: il progetto ambientale in aree di bordo*, F. Angeli, Milano 2001.
MELA ALFREDO, *Nuove immagini della periferia urbana*, "Appunti di politica territoriale", 4, Celid, Torino 1993.
Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, *Conferenza Nazionale per il Paesaggio*, 2 voll., Gangemi, Roma 2000.
Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, *Atto di indirizzo e coordinamento per la pianificazione paesistica, accordo 19 aprile 2001*, "Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana", 114, 18 Maggio 2001.
Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, Council of Europe, *Convenzione Europea del paesaggio. Firenze 20 ottobre 2000*, traduzione e pubblicazione a cura di Manuel Guido e Daniela Sandroni, Roma 2001.
MURARO GILBERTO, *La promozione di valori ambientali nelle aree periurbane non urbanizzate*, in BOSCACCI FLAVIO, CAMAGNI ROBERTO, (a cura di), op. cit., 1994, pagg. 213-224.

NIGRO GIAN LUIGI, *Profili innovativi dell'apparato normativo del piano*, in RICCI LAURA (a cura di), *Il nuovo piano di Roma*, "Urbanistica", 116, 2001, pagg. 173-181.

PAOLINELLI GABRIELE, *Gli spazi verdi nella pianificazione territoriale*, "Bollettino del Dipartimento di urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1/2, 1999, pagg. 21-26.

Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Politecnico di Milano, *Le aree periurbane. Verso una pianificazione ambientalmente sostenibile. Progetto Pegaso*, Atti del convegno internazionale, Bologna 14-15 Marzo 1997.

ROMANO BERNARDINO, *Continuità ambientale. Pianificare per il riassetto ecologico del territorio*, Andromeda Editrice, Teramo 2000.

ROMANO BERNARDINO, TAMBURINI GIULIO, (a cura di), *Pianificare l'assetto ambientale*, Andromeda Editrice, Teramo 2002.

SCAZZOSI LIONELLA (a cura di), *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi, Roma 1999.

SELLE KLAUS, *Spazi aperti: nuove forme d'azione*, in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pagg. 115-120.

SOCCO CARLO, *Il paesaggio imperfetto,*Tirrenia, Torino 1998.

TOSI ANDREA (a cura di), *Degrado ambientale periurbano e restauro naturalistico*, Quaderni del Dipartimento di scienze del territorio, F. Angeli, Milano 1999.

Touring Club Italiano, *Un paese spaesato. Rapporto sullo stato del paesaggio italiano*, Serie "I libri bianchi del TCI", 12, Anno 2001, Milano 2001.

Siti web:

www.ecnc.nl/doc/ecnc/what.htlm European Centre for Nature Conservation

www.fedenatur.org Federazione europea spazi naturali e rurali metropolitani e periurbani

2.4 PRIME CONSIDERAZIONI IN MERITO AI MODELLI PROGETTUALI PER I *PAESAGGI DI LIMITE*

ANGELINI ROBERTA, ARADIS ARIANNA, BELLAGAMBA PIERGIORGIO e altri, *Pianificazione e reti ecologiche. Planeco-Planning in ecological network*, Gangemi, Roma 2003.

Baker Associates, *Strategic Sustainability Assessment of Nottingham–Derby Green Belt in the East Midland Region*, 2000, Research Report (1999), http://www.planning.dtlr.gov.uk

BOITANI LUIGI, FALCUCCI ALESSANDRA, MAIORANO LUIGI, MONTEMAGGIORI ALESSANDRO, *Rete ecologica nazionale. Il ruolo delle aree protette nella conservazone dei vertebrati*, Università di Roma "La Sapienza", Ministero dell'ambiente e tutela del territorio, Istituto di ecologia applicata, Roma 2002.

CAMAGNI ROBERTO (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999.

DE DONNO PAOLA, *Conservazione e tutela del paesaggio in Gran Bretagna*, in SCAZZOSI LIONELLA (a cura di), *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi, Roma 1999, pagg. 99-130.

Department of Environment, *Planning Policy Guidance Note 2 (PPG2), Green belts,* London January 1995.

JONES EMYRES, *Metropolis. The World's Great Cities*, Oxford University Press, Oxford 1990, trad. ita. *Metropoli. Le più grandi città del mondo*, Universale Donzelli, Roma 1993.

Ministero dell'Ambiente, Servizio Conservazione della Natura, *La valorizzazione delle risorse ambientali nelle politiche di sviluppo "la rete ecologica nazionale"*, Note informative, Ministero dell'Ambiente, Roma 1999.

NEWTON NORMAN T., *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1971.

PAOLINELLI GABRIELE, *Pianificazione paesistica e politiche di governo del territorio*, in GUCCIONE BIAGIO, PAOLINELLI GABRIELE (a cura di), *I Piani del Verde e Piani del Paesaggio,* Alinea, Firenze 2001, pagg. 25-29.

Royal Town Planning Institute (Rtpi), *Modernizing Green Belt*, *A summary*, May 2002.

Town and Country Planning Association (Tcpa), *Green Belts*, May 2002, paper.

TURNER TOM, *Green belts*, 1998, htpp://www.lih.gre.ac.uk, *downloaded* 24.09.01.

TURNER TOM, *Greenway Planning, Design and Management*, htpp://www.lih.gre.ac.uk, *downloaded* 24.09.01.

VOGEL DIETMAR, *GrünGürtel Frankfurt: un modello esportabile?,* relazione dattiloscritta disponibile presso la Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso 1995.

3. UN'APPLICAZIONE: L'AREA METROPOLITANA FIORENTINA

3.1 RICOGNIZIONE STORICA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE: LA ROTTURA DEL LIMITE, IL LIMITE PIANIFICATO, IL LIMITE DILATATO

Storia dell'urbanistica fiorentina e sviluppo urbano della città:

BALDESCHI PAOLO, *La pianificazione comunale e intercomunale fiorentina*, in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento,* Alinea, Firenze 1986, pagg. 193-206.

BANDINI FRANCESCO, *Su e giù per le Antiche Mura. Analisi storica per il recupero della cinta muraria di Firenze e progetto di percorso attrezzato*, Fratelli Alinari Editrice, Firenze 1983.

BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento,* catalogo di mostra, Alinea, Firenze 1986.

BOGGIANO AUGUSTO, FORESI RICCARDO, SICA PAOLO, ZOPPI MARIELLA, (a cura di), *Firenze: la questione urbanistica. Scritti e contributi 1945-1975*, Istituto di Ricerca Territoriale e Urbana dell'Università di Firenze, Sansoni Editore, Firenze 1982.

BOGGIANO AUGUSTO, *La formazione del piano regolatore*, in BOGGIANO AUGUSTO, FORESI RICCARDO, SICA PAOLO, ZOPPI MARIELLA, (a cura di), op. cit., 1982, pagg. 257-270.

BOGGIANO AUGUSTO, *La centralità urbana. La progettazione di un luogo centrale urbano*, Alinea, Firenze 1992.

BOUGLEUX ENRICO (a cura di), *Colloqui con la città. Temi urbanistici per Firenze*, Polistampa, Firenze 1999.

CAMPOS VENUTI GIUSEPPE, COSTA PIERLUIGI, PIAZZA LUCIANO, REALI ODOARDO, (a cura di), *Firenze, per un'urbanistica della qualità,* Marsilio, Venezia 1985.

CAMPOS VENUTI GIUSEPPE, COSTA PIERLUIGI e altri, (a cura di), *Verso il piano di Firenze. La bozza del Piano Regolatore Generale*, "P.A. Professione: Architetto, periodico degli Architetti Toscani", 2/3/4, Alinea, Firenze 1991.

CANCELLIERI ENZO, *Il disegno urbanistico per Firenze tra le due guerre: dal piano del 1915/24 agli studi per "la Firenze futura"*, in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 149-165.

CAPECCHI GABRIELLA (a cura di), *Alle origini di Firenze. Dalla preistoria alla città romana*, catalogo di mostra, Polistampa, Firenze 1996.

CHIARINI MARCO, MARABOTTINI ALESSANDRO, (a cura di), *Firenze e la sua immagine. Cinque secoli di vedutismo*, Masilio, Venezia 1994.

CLEMENTE CARLO, INNOCENTI RAIMONDO, *L'idea di città nei piani di Firenze da Detti a Vittorini*, "Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio", Università di Firenze, 1-2, 1999, pagg. 42-46.

CLEMENTE CARLO, *Le forme della periferia*, a cura di Paolo Baldeschi, Alinea, Firenze 2003.

Comune di Firenze, Assessorato all'Urbanistica, *Prg'92. Quaderno n.4 Relazione Generale*, Firenze 1995.

Confederazione Nazionale Sindacati Fascisti Professionisti e Artisti, Comitato di Firenze, *Per la Firenze futura. Comitato per lo studio dei criteri da seguirsi per un piano regolatore di Firenze*, Firenze 1934.

CRESTI CARLO, *Firenze, capitale mancata. Architettura e città dal piano Poggi a oggi*, Electa, Milano 1995.

CUSMANO G. MARIO, *Firenze, l'identità perduta*, in INDOVINA FRANCESCO (a cura di), *La città di fine millennio*, F. Angeli, Milano 1990, pagg. 77-97.

CUSMANO G. MARIO, *Note per una lettura aperta alla costruzione moderna di Firenze,* in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 217-222.

CUSMANO G. MARIO, *Dal limite alla dimensione* in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 83-87.

DE LUCA GIUSEPPE, *Pianificazione e programmazione. La questione urbanistica in Toscana 1970-1995*, Alinea, Firenze 2001.

DETTI EDOARDO, *Firenze scomparsa*, Vallecchi, Firenze 1970.

DETTI EDOARDO, *Il faticoso salvataggio di Firenze*, "Urbanistica", 39, 1963, pagg. 76-86.

FANELLI GIOVANNI, *Firenze architettura e città*, Vallecchi, Firenze 1973.

FANELLI GIOVANNI, *Le città nella storia d'Italia. Firenze*, Laterza, Roma 1980.

GREGORI MINA, BLASIO SILVIA, *Firenze nella pittura e nel disegno dal Trecento al Settecento*, Silvana Editoriale, Milano 1994.

GODOLI EZIO, *Un Piano urbanistico per Firenze napoleonica*, in OREFICE GABRIELLA (a cura di), *Architettura in Toscana*, Uniedit, Firenze 1978.

GUIDONI ENRICO, *Firenze nei secoli XIII e XIV. Atlante storico delle città italiane*, Regione Toscana - Bonsignori Editore, Roma 2002.

MANETTI RENZO, *Il progetto preliminare di PRG del 1985*, in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 207-215.

MANETTI RENZO, POZZANA MARIACHIARA, *Firenze. Le porte dell'ultima cerchia di mura*, Cooperativa Editrice Universitaria Clusf, Firenze 1979.

MASSA MARCO, *Firenze e i suoi confini: una introduzione* in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La casa Usher, Firenze 1990, pagg. 88-99.

MICHELUCCI GIOVANNI, MIGLIORINI ERMANNO, SAVIOLI LEONARDO, DETTI EDOARDO, *Firenze. Sviluppo e problemi urbanistici della città*, "Urbanistica", numero monografico, 12, 1953.

MICHELUCCI GIOVANNI, MIGLIORINI ERMANNO, *Lo sviluppo della città nell'Ottocento*, "Urbanistica", 12, 1953, pagg. 5-28.

MONTEMAGNI ADRIANO, SICA PAOLO, (a cura di), *Il nuovo piano regolatore di Firenze: criteri e programmi*, "Urbanistica", 39, 1963, pagg. 87-113.

PIZZIOLO GIORGIO, *La Toscana, volando*, Sansoni Editori-Giunta Regionale Toscana, Firenze 1986.

REPETTI ENZO, *Dizionario corografico della Toscana*, Stab. Civelli Giuseppe e C., Milano 1855, alla voce *Firenze*, pagg. 353-421.

SAVIOLI LEONARDO, *Lo sviluppo urbanistico di Firenze dal 1900 al 1950*, "Urbanistica", 12, 1953, pagg. 81-96.

SAVIOLI LEONARDO, *Il nuovo piano regolatore*, "Urbanistica", 12, 1953, pagg. 29-42.

SICA PAOLO, *La cultura urbanistica e i piani per Firenze nel secondo dopoguerra,* in ZOPPI MARIELLA (a cura di), Atti dell'Istituto di ricerca Territoriale e Urbana 1980, Alfani Editrice, Firenze 1981, pagg. 145-151.

ZOPPI MARIELLA, *Firenze e l'urbanistica: la ricerca del piano*, Edizioni delle Autonomie, Roma 1982.

Il Piano Poggi:

AGOSTINI ELISABETTA MARIA, *Giuseppe Poggi. La costruzione del paesaggio*, Edizioni Diabasis, Reggio Emilia 2002.

BORSI FRANCO, *La capitale a Firenze e l'opera di Giuseppe Poggi,* Colombo, Roma 1970.

BORSI FRANCO, *La Firenze del Poggi,* in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 39-41.

CAROCCI GIUSEPPE, *Il Viale de' Colli, descrizione storico - artistica,* Tipografia Cooperativa, Firenze 1872.

CAROCCI GIUSEPPE, *I dintorni di Firenze. Edizione completamente rinnovata,* voll. 2, Firenze 1906.

COLI MARY, GIOVANNINI PAOLO, *L'espansione della città. Il caso di Firenze dopo l'Ottocento: i viali*, Alinea, Firenze 1984.

CORSANI GABRIELE, *Giuseppe Poggi e il Viale dei Colli a Firenze*, "Storia Urbana", anno XVI, 60, 1992, pagg. 37-58.

CORSANI GABRIELE, *L'invenzione di un nuovo confine urbano. Il Viale dei Colli a Firenze*, "Mélange de l'Ecole Française de Roma. Italie et Méditerranée", numero dedicato ai contributi esposti nel seminario "Città Capitali", Roma 22-23 Febbraio 2003, fasc. II, tomo 116, 2004.

CRESTI CARLO, ZANGHERI LUIGI, *Architetti e ingegneri nella Toscana dell'Ottocento*, Uniedit, Firenze 1978, pagg. 192-193.

CRESTI CARLO, *L'episodio della capitale: una meteora non luminosa*, in *Firenze, capitale mancata. Architettura e città dal piano Poggi a oggi*, Electa, Milano 1995, pagg. 9-49.

DEL LUNGO CARLO, *Cenni sulla vita e sui lavori dell'architetto Giuseppe Poggi*, Stab. Tip. G. Civelli, Firenze 1911.

DETTI EDOARDO, *Prima della capitale* e *Il Piano del Poggi* in *Firenze scomparsa*, Vallecchi, Firenze 1970, pagg. 33-56.

FANELLI GIUSEPPE, *Dal piano del Poggi per Firenze capitale d'Italia alla distruzione del "Vecchio Centro"*, in *Le città nella storia d'Italia. Firenze*, Laterza, Roma 1980, pagg. 199-226.

FEI SILVANO, *Nascita e sviluppo di Firenze città borghese*, G&G Editrice, Firenze 1971.

FRASCA STEFANIA, *Il piano per Firenze capitale nelle testimonianze dell'autore*, in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 43-49

MANETTI RENZO, MOROLLI GABRIELE, (a cura di), *Giuseppe Poggi e Firenze, disegni di architetture e città*, catalogo di mostra, Alinea, Firenze 1989.

MANETTI RENZO, *Le città del Poggi* in MANETTI RENZO, MOROLLI, GABRIELE (a cura di), op. cit., 1989, pagg. 33-56.

MOROLLI GABRIELE, *La città giardino di Giuseppe Poggi. Dal "quartiere di collina" al "viale dei colli"*, in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 67-100.

PETTENA GIANNI, POZZANA MARIACHIARA, *La città di Giuseppe Poggi* in PETTENA GIANNI, PIETROGRANDE PATRIZIA, POZZANA MARIACHIARA, (a cura di), *Giardini parchi paesaggi. L'avventura delle idee in Toscana dall'Ottocento a oggi*, Le Lettere, Firenze 1998, pagg. 133-141.

POGGI GIUSEPPE, *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze (1864-1877)*, tipografia G. Barbera, Firenze 1882, ristampa anastatica, Giunti, Firenze 1990.

POGGI GIUSEPPE, *Ricordi della vita e documenti d'arte*, a cura dei nipoti Giovanni e Leone, Bemporand, Firenze 1909.

ROSSI ROSSELLA, *Lo stradone di qua d'Arno*, in BARTOLI LANDO, VENTURA FRANCESCO e altri, op. cit., 1986, pagg. 51-65

ZOPPI MARIELLA, *La città e i giardini*, in CINTI DANIELA, *Giardini & Giardini,* Electa, Milano 1998, pagg. 31-46.

Area metropolitana:

ASTENGO GIOVANNI, *Contenuti e operatività dello Schema strutturale* e *Cambiare le regole per innovare*, in INDOVINA FRANCESCO (a cura di), *La ragione del piano. Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, F. Angeli, Milano 1991.

BOGGIANO AUGUSTO, ZOPPI MARIELLA, *Toscana,* in ASTENGO GIOVANNI, NUCCI CAMILLO*, IT URB.80 Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia*, vol. 1, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 8, 1990, pagg. 155-162.

BIANCHI GIULIANO, SFORZI FABIO, *Sistemi metropolitani medi e multicentrici. Genesi di una formazione metropolitana nella Toscana centrale: un processo a rischio*, in *IReR/Progetto Milano. Il sistema metropolitano italiano*, F. Angeli, Milano 1987.

BOGGIANO AUGUSTO, FORESI RICCARDO, SICA PAOLO, ZOPPI MARIELLA, (a cura di), *Firenze: la questione urbanistica. Scritti e contributi 1945-1975*, Istituto di Ricerca Territoriale e Urbana dell'Università di Firenze, Sansoni Editore, Firenze 1982.

BORTOLOTTI LANDO, *La formazione dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia*, in SERNERI NERI SIMONE (a cura di), *Storia del territorio e storia dell'ambiente. La Toscana contemporanea*, F. Angeli, Milano 2002, pagg. 131-143.

BORTOLOTTI LANDO, DE LUCA GIUSEPPE, *Come nasce un'area metropolitana. Firenze Prato Pistoia: 1848-2000*, Alinea, Firenze 2000.

CAPACCIOLI LUCIANA, *Paesaggistica e urbanistica*, in SUMMER MANLIO (a cura di), *Il parco metropolitano dell'area fiorentina*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 12, 1992, pagg. 77-84.

DE LUCA GIUSEPPE, COSTA MARICA, (a cura di), *Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 7, 1990.

DE LUCA GIUSEPPE (a cura di), *La pianificazione regionale in Toscana: 1984-1990*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 10, 1991, pagg. 32-44.

DETTI EDOARDO, *Cronistoria del piano intercomunale 1961-1964*, in BOGGIANO AUGUSTO, FORESI RICCARDO, SICA PAOLO, ZOPPI MARIELLA, (a cura di), op. cit., 1982, pagg. 319-338.

DI PIETRO GIANFRANCO, GREPPI CLAUDIO, PETTINI PAOLO, SICA PAOLO, DALLERBA GIAN FRANCO*, Piano Intercomunale del comprensorio fiorentino 1965. Studi ricerche e documenti*, Stab. Tipocolor, Firenze 1966.

DI PIETRO GIANFRANCO, *Le aree extraurbane nell'area fiorentina: il progetto per la collina contro il non-progetto della piana*, Atti dell'Istituto di ricerca territoriale e urbana 1983, Tip. Capponi, Firenze 1984, pagg. 79-82.

GAMBERINI MARCO, *Area metropolitana Firenze Prato Pistoia*, in *Aree Metropolitane*, "Urbanistica Dossier", 16, supplemento al n. 161 di "Urbanistica Informazioni", 1998.

INNOCENTI RAIMONDO, GIGLI PAOLA, ZAMPI PAOLA, *I confini delle aree metropolitane: il caso dell'area Firenze-Prato-Pistoia* in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, Fondazione Giovanni Michelucci, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 88-99.

MONTEMAGNI ADRIANO, *La politica delle aree di frangia*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 7, 1990, pagg. 115-119.

POLI DANIELA, *La piana fiorentina. Una biografia territoriale narrata dalle colline di Castello*, Luoghi Collana di studi territorialisti, Alinea, Firenze 1999.

SESTINI ALDO, *Qualche osservazione geografico-statistica sulle conurbazioni italiane*, "Rivista geografica italiana", suppl. vol. LXV, 1958.

Segreteria tecnica della Conferenza (a cura di), *Processo di urbanizzazione nell'area Firenze-Prato-Pistoia. Documentazione e atti della prima fase della Conferenza per il coordinamento degli interventi di pianificazione territoriale dell'area*, La Casa Usher, Firenze, 1984.

SUMMER MANLIO (a cura di), *Il parco metropolitano dell'area fiorentina*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 12, 1992.

3.2 RICOSTRUZIONE DI SCENARI ATTUALI: CINQUE LIVELLI DI LETTURA

BARBIERI GIUSEPPE, *Manuale del territorio aperto. Guida alla pianificazione e alla tutela dell'ambiente e del paesaggio*, "Ad Arnum. Quaderni dell'Area politiche del territorio, ambiente e agricoltura della Provincia di Firenze", F. Angeli, Milano 2002.

BARBIERI GIUSEPPE, NUTINI ROSSELLA, *Guida bibliografica alla conoscenza della provincia di Firenze. Il nobile contado,* F. Angeli, Milano 2002.

BENCIVENNI MARIO, DE VICO FALLANI MASSIMO, *Giardini pubblici a Firenze dall'Ottocento a oggi*, Edifir, Firenze 1998.

BOGGIANO AUGUSTO, ZOPPI MARIELLA, e altri, *La città e il fiume. Le città e il fiume in Europa. Firenze per Firenze. Iconografia storica dell'Arno*, Electa Firenze, Milano 1986.

BOGGIANO AUGUSTO (a cura di), *Passeggiare Firenze. Studio di fattibilità di un sistema di percorsi pedonali all'interno delle aree extraurbane*, Comune di Firenze, Firenze 2004.

CASALINI ISABELLA (a cura di), *Sette idee per il parco urbano di Castello*, Comune di Firenze, Assessorato all'Urbanistica, Servizio Pianificazione Grandi Progetti, Firenze 2001.

CINTI DANIELA, *Giardini & Giardini. Il verde storico nel centro di Firenze,* Electa, Milano 1998.

CLEMENTE CARLO, *Gli strumenti di pianificazione per la tutela e la valorizzazione del paesaggio, nel PTC della Provincia di Firenze*, "Paesaggio Urbano", *Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze*, 3, 1996, pagg. 32-41.

Comune di Firenze, Assessorato all'Ambiente, Gruppo Tecnico Cascine, *Progetto Parco di Firenze, Cascine e Argingrosso*, Relazione, Dicembre 2001.

Comune di Firenze, Direzione Urbanistica, Ufficio di progetto tematico Piano Strutturale - Centro Storico, *Piano Strutturale*, cd-rom 2004.

CONTI RICCARDO, ULIVIERI LUIGI, (a cura di), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Provincia di Firenze, Settore Pianificazione Territoriale, F. Angeli, Milano 2000.

DE LUCA GIUSEPPE (a cura di), *Piano di Indirizzo Territoriale, le regole e le strategie,* Edizioni Giunta Regionale, Firenze 2003.

DI BENEDETTO GAETANO, *Un piano strutturale per Firenze*, "Opere. Rivista toscana di architettura", 5, 2004, pagg. 26-33.

FRANCALACCI PAOLO, *I fiumi e le risorse naturali del territorio*, in FRANCALACCI PAOLO, PEANO ATTILIA, (a cura di), *Parchi, piani, progetti. Ricchezza di risorse, integrazione di conoscenze, pluralità di politiche*, G. Giappichelli Editore, Torino 2002, pagg. 259-301.

GUCCIONE BIAGIO, *Il parco dell'Arno*, in MALIN GIOVANNI (a cura di), *Il sistema del verde nell'area metropolitana fiorentina*, Edifir, Firenze 2004, pagg. 21-28.

MALIN GIOVANNI (a cura di), *Il sistema del verde nell'area metropolitana fiorentina*, Edifir, Firenze 2004.

MANTOVANI SILVIA*, La gestione dell'Anpil del torrente Terzolle: ipotesi di salvaguardia, valorizzazione e promozione di un territorio*, in MALIN GIOVANNI, op. cit., 2004, pagg. 66-73.

MARTELLI SILVIA, *Ad Arnum, piano guida per l'area fluviale a sud ovest di Firenze,* "Paesaggio Urbano", *Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze*, 3, 1996, pagg. 42-52.

MELI ANDREA, *Il sistema degli spazi aperti a nord-ovest di Firenze: studio del sistema delle relazioni ambientali e funzionali del tratto urbano dei torrenti Mugnone e Terzolle*, in MALIN GIOVANNI, op. cit., 2004, pagg. 112-124.

MELI ANDREA, AGOSTINI DEBORA, CAMPUS ENRICA, LENZI CATIA, *La valle del torrente Mugnone: studio di fattibilità per una proposta di area naturale protetta di interesse locale*, in MALIN GIOVANNI, op. cit., 2004, pagg. 74-82.

Regione Toscana, *Piano di Indirizzo Territoriale*, Edizioni Regione Toscana, Firenze 2000.

Rogers Richard Partnership, *Piana di Castello. Piano Guida*, Comune di Firenze, Direzione Urbanistica, Servizio di Pianificazione Urbanistica, Firenze 1998.

PAOLINELLI GABRIELE, *Il sistema delle greenway di cintura sud*, in MALIN GIOVANNI, (a cura di), op. cit., 2004, pagg. 30-36.

POZZANA MARIACHIARA, *Greenways: percorsi verdi nell'Oltrarno di Firenze*, Polistampa, Firenze 2003.

TRIGILIA CARLO (a cura di), *Firenze 2010. Piano strategico dell'area metropolitana fiorentina*, Comune network, Firenze 2003.

ULIVIERI LUIGI, (a cura di), *PTCP conoscere per progettare: voci, frammenti, esperienze nel "cantiere" del Piano*, "Ad Arnum 2. Quaderni dell'Assessorato Urbanistica e Assetto del Territorio della Provincia di Firenze", Firenze 1994.

VALENTINI ANTONELLA, *La greenway del fiume Greve*, in MALIN GIOVANNI, (a cura di), op. cit., 2004, pagg. 42-49.

ZOPPI MARIELLA, *Guida ai giardini di Firenze*, Alinea, Firenze 1996.

3.3 RICONOSCIMENTO DEI CARATTERI STRUTTURALI E DELLE CRITICITÀ DEL PAESAGGIO PERIURBANO

Agenda 21 locali Toscana, *Progetto START. Lo stato dell'Ambiente nell'Area Omogenea Fiorentina: otto Comuni insieme per una politica ambientale sostenibile*, Firenze 2004.

ARRIGONI PIER VIRGILIO, *Vegetazione e Agricoltura*, in MARIANO BIANCA (a cura di), *Firenzecologia. Conoscere e capire l'ambiente del Comune di Firenze*, Il Ventaglio, Roma 1987, pagg. 45-57.

BARBIERI GIUSEPPE, CANIGIANI FRANCA, FONNESU JOLANDA, ROMBAI LEONARDO, *I valori geografico-storici del paesaggio fiorentino – proposte di uso e tutela*, Atti dell'Istituto di Geografia dell'Università di Firenze, Quaderno n.11, 1982.

BENI GRAZIELLA, *Il Parco della Piana: una scelta che viene da lontano*, in AA.VV., *La Piana di Sesto Fiorentino: valenze e prospettive*, Idest, Sesto Fiorentino, 1999, pagg. 75-97.

BIGAZZI PASQUALE AUGUSTO, *Firenze e contorni*, Tip. Ciardelli, Firenze 1893.

BRUNI LEONARDO, *Le vere lodi de la inclita et gloriosa città di Firenze composte in latino da Leonardo Bruni e tradotte in volgare da Frate Lazzaro da Padova*, prefazione F. P. Luiso, Firenze 1899.

CAROCCI GIUSEPPE, *I dintorni di Firenze. Edizione completamente rinnovata,* voll. 2, Firenze 1906.

CINTI DANIELA, *Il recupero del paesaggio urbano della piana*, "Architettura del Paesaggio", 11, 2003, pagg. 48-52.

CINTI DANIELA, *La piana fiorentina come paesaggio emergente*, in MAZZINO FRANCESCA, GHERSI ADRIANA, (a cura di), *Per un atlante dei paesaggi italiani*, Alinea, Firenze 2004, pagg. 235-242.

CONTI ELIO, *La formazione della struttura agricola moderna nel contado fiorentino*, Editori Riuniti, Roma 1965.

FERRARA GUIDO, *Le stagioni del giardino e la pianificazione urbana di Firenze*, in CINTI DANIELA, *Giardini & Giardini,* Electa, Milano 1998, pagg. 31-46.

GOETHE JOHANN WOLFANG*, Aus meinem Leben*, Stuttgard und Tübingen 1886, trad. ita. Emilio Castellani, *Viaggio in Italia*, Oscar Mondadori, Milano 2003, pag. 123.

LYNCH KEVIN, *A theory of good city form*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1981, trad. ita. Roberto Melai, *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etaslibri, Milano 1990, pagg. 107.

LUMACHI FRANCESCO, *Firenze e dintorni*, Soc. Ed. Fiorentina, Firenze 1938.

MARIANO BIANCA (a cura di), *Firenzecologia. Conoscere e capire l'ambiente del Comune di Firenze,* Il Ventaglio, Roma 1987.

MELI ANDREA, *Il Parco della Piana: la natura alle porte della città*, in AA.VV., *La Piana di Sesto Fiorentino: valenze e prospettive*, Idest, Sesto Fiorentino 1999, pagg. 99-110.

OMODEI ZORINI LUIGI, *L'agricoltura nelle aree periurbane: il caso della piana Firenze-Prato-Pistoia*, Firenze 1989.

PALAZZESCHI ALDO, *Sorelle Materassi,* (1934), Oscar Mondadori, Milano 2001.

PARDI FRANCESCO, *Le trasformazioni del paesaggio storico delle colline toscane*, in NERI SERNERI SIMONE (a cura di), *Storia del territorio e storia dell'ambiente. La Toscana contemporanea*, F. Angeli, Milano 2002, pagg. 51-77.

PAZZAGLI CARLO, *L'agricoltura toscana nella prima metà dell'Ottocento*, Leo Olschki - Unione delle province toscane, Firenze 1973.

PICCARDI MARCO, *Tra Arno e Bisenzio. Cartografia storica, fonti documentarie e trasformazione del territorio*, Comune di Signa, Signa (Fi) 2001.

POLI DANIELA, *La piana fiorentina. Una biografia territoriale narrata dalle colline di Castello*, Luoghi Collana di studi territorialisti, Alinea, Firenze 1999.

REPETTI ENZO, *Dizionario corografico della Toscana*, Stab. Civelli Giuseppe e C., Milano 1855, alla voce *Firenze*, pagg. 353-421.

RINALDI ALESSANDRO, *La caccia, il frutto, la delizia. Il parco delle Cascine a Firenze*, Edifir, Firenze 1995.

RODOLICO FRANCESCO, *Il paesaggio fiorentino quale irraggiamento della città*, in *Scritti di varia cultura urbana*, Saffe, Firenze 1976.

ROMBAI LEONARDO, *Insediamenti e paesaggio agrario dall'età comunale al secolo XIX*, in BARBIERI GIUSEPPE, CANIGIANI FRANCA, FONNESU JOLANDA, ROMBAI LEONARDO, op. cit., 1982.

ROSI BIANCHI FRANCA, FAVI ENRICO, *Le caratteristiche agricole della piana*, "Quaderni di Urbanistica Informazioni", 7, 1990, pagg. 52-60.

TRIGILIA CARLO (a cura di), *Firenze 2010. Piano strategico dell'area metropolitana fiorentina*, Comune network, Firenze 2003.

VILLANI GIOVANNI, *Cronica,* (1823), Multigrafica Editrice, Roma 1980.

ZUCCAGNI ORLANDINI ATTILIO, *Atlante geografico fisico e storico del Granducato di Toscana*, (1832), ristampa anastatica Federazione delle Casse di Risparmio della Toscana, Firenze 1974.

3.4 ELEMENTI METAPROGETTUALI PER IL *PAESAGGIO DI LIMITE* FIORENTINO

Gli elementi utili alla formulazione del progetto sono dati dall'intero *corpus* bibliografico che precede questo paragrafo, pertanto qui sono presenti solo i riferimenti che compaiono in nota al capitolo.

Aiapp-Fedap, *Carta di Napoli*, *Il parere degli specialisti sulla riforma degli ordinamenti di tutela del paesaggio in Italia*, Napoli 8 Ottobre 1999.

CLÉMENT GILLES, *Manifeste du Tiers paysage*, Editions Sujet/Objet, 2004, trad ita. a cura di Filippo De Pieri, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.

DI FIDIO MARIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990.

FORMAN RICHARD T. T., *Land mosaic: the ecology landscapes and regions,* Cambridge University Press, Cambridge (Mass.) 1995.

PAOLINELLI GABRIELE, *La frammentazione del paesaggio periurbano*, Firenze University Press, Firenze 2003.

4. VERSO UNA DEFINIZIONE METODOLOGICA

4.1 ISTANZE E CONTENUTI DEL PROGETTO DEI *PAESAGGI DI LIMITE*

La bibliografia utile alla definizione metaprogettuale si avvale dell'intero *corpus* bibliografico; di seguito sono segnalati solo i riferimenti in nota al capitolo.

Devoto-Oli, *Dizionario della lingua italiana*, Le Monnier, Firenze 1995.

FORMAN RICHARD T., *Land mosaic: the ecology landscapes and regions,* Cambridge University Press, Cambridge 1995.

GAMBINO ROBERTO, *Oltre la insostenibile periferia*, in CAMAGNI ROBERTO (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999.

GORI FRANCO, *Matematica e confini. Alcune suggestioni della geometria delle figure frattali*, in PABA GIANCARLO (a cura di), *La città e il limite*, La Casa Usher, Firenze 1990, pagg. 61-81.

LANZANI ARTURO, *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma 2003.

LE GOFF JACQUES, *Costruzione e distruzione della città murata*, in DE SETA CESARE, LE GOFF JACQUES, (a cura di), *La città e le mura*, Laterza, Roma 1989.

LYNCH KEVIN, *A theory of good city form*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1981, trad. ita. Roberto Melai, *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etaslibri, Milano 1990.

Lucrezio, *La natura delle cose. De rerum natura*, a cura di Guido Milanese, Oscar Mondadori, Milano 1992.

MCHARG IAN L., *Progettare con la natura*, (1969), Franco Muzzio & C., Padova 1989.

PALAZZO DANILO, *Una volta era il pomerio*, Diapt, "Territorio", 28, 2004, pagg. 29-34.

GLOSSARIO

green belt - cintura verde:

A strip of countryside round a city or a town where building is not allowed (*Cambridge Advanced Learner's Dictionary*, 2000).

Permanently reserved zones of unbuilt-on land around and between cities, to limit the cities' overgrowth and to prevent their merging into each other (F. J. Osborn in Arnold Whittick, *Encyclopaedia of Urban Planning*, 1974).

Termine che nella sua accezione letterale e nella grafia *green belt* appartiene alla cultura urbanistica anglosassone, spesso associato al concetto di *garden city*, del quale è parte integrante; nella grafia *greenbelt* è caratteristico della cultura urbanistica americana, giungendo a definire gli insediamenti fondati negli Stati Uniti dopo il 1933 nel quadro del New Deal (C. Maroni in *DAU Dizionario Enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, 1969).

Parchi esterni, suburbani, collocati come schermo protettivo tra la città e il paesaggio rurale circostante, per impedirne l'urbanizzazione incontrollata e nello stesso tempo per offrire ai cittadini importanti spazi ricreativi, che integrano il verde urbano in senso stretto (M. Di Fidio, *Architettura del Paesaggio*, 1990).

Parole connesse:

agricultural belt, cintura agricola che, secondo la proposta di Ebenezer Howard, circonda ogni *garden city*.

country o **rural belt**, cintura agricola, variante di *green belt* (C. Maroni in *DAU Dizionario Enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, 1969).

fascia resiliente, all'interno delle reti ecologiche, area di confine tra zone agricole e zone edificate, intorno alle infrastrutture attuali e di nuova realizzazione, con capacità di assorbire pressioni ed impatti (S. Malcevschi, 2001).

garden city, città giardino. La teoria howardiana ha condotto alla realizzazione di due soli esempi, Letchworth e Welwyn, sebbene le città giardino si siano sviluppate copiosamente e autonomamente in tutta Europa, soprattutto nelle elaborazioni teoriche.

greenbelt town, città americane nate dopo il 1933 nel quadro del New Deal, caratterizzate da una fascia di campagna attorno al centro abitato, prevalentemente ad uso agricolo e pascolo.

greenway, sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ecologico, ricreativo, storico culturale (Statuto dell'Associazione Italiana Greenways, art.1).

green wedge, a tongue of open land extending from the country into a city or urban area. The land may be used for agriculture, recreation, cemeteries, or the grounds of institutions. If a system of green wedges is applied completely to a city, an approximation to an urban star results (F. J. Osborn in Arnold Whittick, *Encyclopaedia of Urban Planning,* 1974).

new town, città nuova. Pianificate in Inghilterra secondo le indicazioni del New Towns Act del 1946, con differenze anche notevoli nella concezione del piano, le realizzazioni di queste città sono generalmente distinte in tre fasi cronologiche (fino agli anni Cinquanta, tra gli anni Cinquanta e Sessanta e tra gli anni Sessanta e Settanta).

park belt, cintura a parco, variante di *green belt* (C. Maroni in *DAU Dizionario Enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, 1969).

parkway, strada parco. Neologismo creato da Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux nel 1868 per indicare un sistema integrato di percorsi viari alberati di diversa funzione (per il traffico veicolare leggero, per il trasporto commerciale, per il passaggio pedonale) di collegamento tra i parchi urbani.

reti ecologiche, sistema di aree, protette e non, in connessione o meno tra loro, per assicurare l'unitarietà e la continuità di un sistema ecologico e/o paesaggistico (ANPA 2002).

APPENDICI: PROGETTI

APPENDICE A
SCHEDE CASI ESEMPLIFICATIVI: LONDRA, FRANCOFORTE, RAVENNA

Tre esperienze significative di cinture verdi scelte tra i vari casi di studio indagati nella Parte Prima, sono presentate sotto forma di scheda e dunque secondo una lettura comparativa e mirata rispetto a quella effettuata nel testo, finalizzata alla costruzione di elementi utili alla definizione metodologica del progetto dei *paesaggi di limite*. Le schede costituiscono il supporto per la lettura del paragrafo 2.4 *Prime considerazioni in merito ai modelli progettuali per i paesaggi di limite*, nel quale sono riportate tre tabelle che sintetizzano le osservazioni in merito ai parametri di valutazione attraverso cui i progetti sono letti.
Le tre esperienze sono relative a:
1. la *Green Belt* londinese, modello originale di cintura verde sul quale, a partire dagli anni Trenta del XX secolo, è stata impostata la politica inglese sul tema e dal quale hanno avuto origine tutte le esperienze europee novecentesche;
2. il *GrünGürtel* di Francoforte, una versione contemporanea e rivisitata del modello di cintura verde che ha introdotto importanti e significativi contributi;
3. la *cintura verde di Ravenna*, unico caso italiano in cui l'immagine accattivante di individuazione della forma della città si è tradotta in un disegno progettuale effettivamente attuato.

La scelta è funzionale sia a coprire un arco temporale abbastanza lungo – dagli inizi del Novecento della cintura verde inglese alle esperienze tedesca e italiana di fine secolo – in grado di mettere in luce l'evoluzione del concetto; sia un differente contesto geografico – Gran Bretagna, Germania, Italia - così da evidenziare il variegato panorama culturale entro il quale l'idea di cintura verde si definisce e le diverse declinazioni progettuali; sia una diversa dimensione spaziale – Londra "città mondiale", la seconda grande conurbazione europea, Francoforte città metropolitana che per dimensioni e problematiche risulta la realtà più agevolmente confrontabile al caso applicativo fiorentino ed una città di medie dimensioni come Ravenna, tipica però della situazione italiana di "metropoli piccole" – a testimonianza della transcalarità del progetto di cintura degli spazi verdi.

Mentre il *GrünGürtel* tedesco e la cintura verde italiana sono il frutto di esperienze progettuali recenti e, in un certo senso, uniche poiché pur avendo portato notevoli contributi disciplinari non hanno inciso sulle politiche di pianificazione come è invece accaduto in Inghilterra, la *Green Belt* londinese presenta una maggiore complessità sia per l'articolazione temporale che investe mezzo secolo, sia per la diversità sotto il profilo metodologico propria delle cinture verdi inglesi, data dal loro carattere *vincolistico* più che progettuale. Proprio la mancanza di un disegno, se non quello originario di Abercrombie degli anni Quaranta, rende questa esperienza londinese singolare, la cui lettura richiede alcune *trasgressioni* rispetto a quella impostata per l'approfondimento degli altri due casi studio.

La scheda è organizzata in sezioni, che rappresentano tre livelli di approfondimento.
Nella prima sezione - DESCRIZIONE – undici dati identificativi consentono di descrivere il progetto della cintura verde attraverso: la denominazione, il contesto geografico, culturale e legislativo, i caratteri dimensionali (spaziali, demografici, temporali, economici), i soggetti coinvolti, le finalità, la strategia fondante, il progetto (distinguendo in: analisi paesistiche, elaborati grafici e scala di rappresentazione, progetto generale, interventi, disegno del limite, progetti di paesaggio specifici), l'attuazione/gestione, i risultati raggiunti sia sotto il profilo metodologico che pratico.
Nella seconda sezione – INTERPRETAZIONE - due livelli di lettura permettono di comprendere l'esperienza nella sua strategia e nel dettaglio del progetto.
Nella terza sezione – VALUTAZIONE - tre parametri sono il filtro attraverso cui le esperienze sono valutate. Relazionalità, flessibilità e sostenibilità sono criteri interpretativi, ma al tempo stesso rappresentano modalità complesse di approccio al progetto del *paesaggio di limite*.

Londra, fotografia di Antonella Valentini 1991

DESCRIZIONE
11 dati identificativi

DENOMINAZIONE
London Green Belt

CONTESTO GEOGRAFICO
Londra – Gran Bretagna.
Londra si è sviluppata nel bacino del basso Tamigi, in una pianura ondulata che raramente supera i centoventi metri di altitudine. Sebbene oggi non mantenga più il primato di maggiore città del mondo, raggiunto nel XVIII secolo, la capitale inglese rimane tra le principali conurbazioni in Europa con Mosca, Parigi e Istanbul. Alla metà del XX secolo, il paesaggio ai margini della città, solcato dalle valli dei fiumi Lee, Cray, Colne, è sostanzialmente agricolo con alcune aree boscate, tra cui la più vasta e famosa Epping Forest, circa duemila ettari, o Hainault Forest, oltre quattrocento ettari; accanto a Londra si trovano anche alcuni insediamenti importanti come Dartford e nuclei storici come Sevenoaks, che però hanno spesso assunto la funzione di aree residenziali dormitorio. L'inarrestabile crescita demografica e urbanistica ed il forte inquinamento sono le principali problematiche che pesano sulla città alla metà del Novecento.

CONTESTO CULTURALE
Il primo atto verso la costituzione di una cintura di spazi aperti risale al 1580 quando la regina Elisabetta I mette sotto tutela tremila appezzamenti, vietando ogni edificazione per un raggio di tre miglia dalle porte della città. Un secolo dopo (1657) il Parlamento emana una legge per limitare l'edificazione entro la distanza di dieci miglia e Christopher Wren suggerisce che la ricostruzione in seguito all'incendio del 1666 avvenga al di là di una fascia di rispetto, ma la mancanza di finanziamenti non permette l'acquisizione pubblica dei terreni da lasciare liberi. Se questi sono i presupposti pratici, la teoria affonda le radici nel XIX secolo, nell'acceso dibattito in merito alla crescita della città industriale, all'antinomia città-campagna, all'equilibrio tra urbanità e ruralità, trovando nel pensiero di Morris, Ruskin, Loudon e Howard gli esponenti più illustri. L'idea della cintura verde è fortemente legata all'atteggiamento antiurbano tipico della cultura anglosassone. Negli anni Trenta del Novecento Raymond Unwin, spinto da preoccupazioni igieniche e estetiche, introduce l'idea di un *Green Girdle* che definisce le dimensioni dell'area urbanizzata e provvede a fornire alla cittadinanza ampi spazi ricreativi.
La proposta di Unwin, sulla cui opera si imposta la ricerca inglese degli standard di dotazione delle aree verdi, inquadra il concetto di cintura verde in termini di spazio aperto legato alle esigenze ricreative. Egli propone l'acquisizione pubblica dei territori per formare la ghirlanda verde ma prevede anche una quota consistente di aree private. Accanto alla sperimentazione di Unwin, il Council for the Preservation of Rural England (Cpre) fornisce una prospettiva diversa e complementare, sottolineando la supremazia di un uso agricolo all'interno di una struttura privata di gestione.
Il *Greater London Plan* di Patrick Abercrombie degli anni Quaranta riassume le tre finalità principali su cui la pianificazione inglese andava discutendo e che diventeranno elementi centrali del dibattito del dopoguerra: preservare il suolo alle attività agricole, controllare la crescita urbana e fornire aree ricreative alla popolazione.

CONTESTO LEGISLATIVO
La prima proposta ufficiale di provvedere ad una riserva di aree pubbliche per la ricreazione risale al 1935 con il *Greater London Regional Planning Committee* quando inizia l'acquisizione di territori non necessariamente continui, ma accessibili ai londinesi, mettendo così in pratica le idee di Unwin. In mancanza del controllo della pianificazione, il mezzo migliore per garantire la protezione di questi territori appare il loro acquisto. Il *Green Belt Act* del 1938 consente l'acquisizione ad un prezzo favorevole e garantisce di preservare il suolo: una volta dichiarati *green belt land* solo un permesso ministeriale può consentire ai terreni di ritornare edificabili. Successivamente il *Town and Country Planning Act* del 1947 permette alle autorità locali di incorporare le proposte di cinture verdi nei loro primi piani di sviluppo; viene così meno la necessità di procedere con le acquisizioni per mantenere i territori di cintura liberi poiché le Contee possono semplicemente rifiutare i permessi di costruzione. La realizzazione delle cinture verdi può dunque procedere senza gravare sulle finanze locali e la compensazione viene pagata dal Governo.
La codificazione della cintura verde londinese a livello nazionale si ha con la Circolare n.42 del 1955, attraverso cui si intende rispondere alla necessità urgente di controllare la crescita delle aree urbanizzate, a cui segue nel 1962 un ulteriore atto legislativo per prevenire lo *sprawl* e incentivare gli usi ricreativi degli spazi di cintura.

CARATTERI DIMENSIONALI

Spaziali

La Greater London, la regione metropolitana che copre la City of London e altri 32 *Boroughs*, ha una estensione territoriale pari a 158.000 ettari;
la G*reen Belt* copre 36.423 ettari, coinvolgendo il territorio di 15 *Boroughs*, di cui:
- 12.000 ettari circa di *vacant land,* aree prive o in attesa di usi specifici (33% dell'area totale).

La cintura verde supera però i confini dell'area metropolitana fino a coprire ben 68 *Districts* o *Boroughs* per una superficie complessiva pari a 514.300 ettari (dati 1997).

Per il Generalised Land Use Database (Glud) ogni particella di terreno sia privata che pubblica è classificata secondo nove categorie delle quali non sono forniti dati di superficie:
- acque
- edifici residenziali
- edifici non residenziali
- strade
- percorsi
- ferrovie
- spazi verdi
- giardini
- altro.

Demografici

7.300.000 abitanti Greater London (2001).

Temporali

- 1933, si ipotizza il *Green Girdle* nel *Greater London Regional Plan* di Unwin*;*
- 1935, acquisizione dei primi territori con il *Greater London Regional Planning Committee*;
- 1938, si appone il vincolo ai territori della cintura verde con il *Green Belt Act*;
- 1944, si configura la cintura verde con il *Greater London Plan* di Abercrombie;
- 1947, si vieta l'edificazione dentro la cintura verde con il *Town and Country Planning Act*;
- 1950, è approvata dal Ministero la *Metropolitan Green Belt*;
- 1963, prima estensione della cintura verde;
- 1971, seconda estensione della cintura verde verso Nord, a comprendere quasi totalmente l'Hertfordshire.

Economici

Nel 1935 il London County Council ottiene dal Governo due milioni di sterline e ha inizio l'acquisizione dei primi territori intorno Londra, circa settemilatrecento ettari, che continua limitatamente anche negli anni successivi. Londra dispone di fondi speciali, ma dagli anni Ottanta anni non vi è stato alcun incremento della proprietà pubblica. La proprietà all'interno di una cintura verde può essere pubblica, privata (proprietari terrieri o agricoltori), di Civic Trust o National Trust.

SOGGETTI COINVOLTI

- Patrick Abercrombie, autore del *County London Plan* (1943) e del *Greater London Plan* (1944) in cui è definita la cintura verde.
- Ministry of Housing and Local Government, a cui spetta l'approvazione dei piani di sviluppo ventennali predisposti dalle Contee [*County Development Plans*] nei quali è individuata l'area della cintura verde, mentre l'estensione è fissata attraverso i piani strutturali [S*tructure Plans*].
- Greater London Authority (Gla), autorità di pianificazione recentemente ricostituita a livello metropolitano, responsabile della redazione del nuovo piano di Londra e della gestione dei territori della cintura.

FINALITA'

1. Impedire l'espansione a macchia d'olio del nucleo urbano;
2. impedire la fusione di città vicine;
3. assicurare la salvaguardia del paesaggio agrario;
4. offrire spazi verdi attrezzati per il tempo libero e lo sport;
5. ridurre il livello di inquinamento atmosferico.
6. migliorare la carenza in città di *open space*.

STRATEGIA

La cintura verde di Abercrombie deve essere letta in funzione delle scelte di sviluppo: è creata appositamente per impedire una espansione ulteriore di Londra e dei sobborghi; questo programma restrittivo è compensato dalla creazione di nuove comunità al di là della fascia verde. La *green belt* si configura, informando così il modello inglese, come strumento di controllo dell'edificazione, rivestendo un importante ruolo nel prevenire lo *sprawl.* I problemi che si tenta di risolvere con il decentramento sono però trasferiti alle *new towns* che registrano uno sviluppo demografico non previsto dal piano.

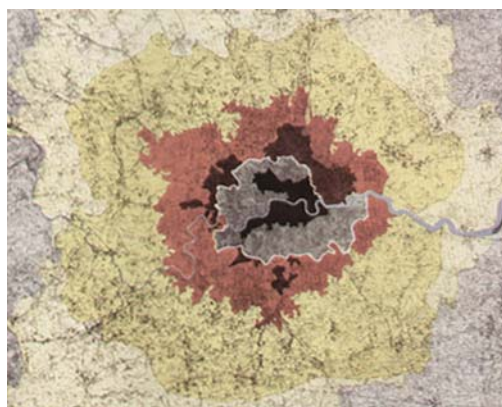



Figura 1. I quattro cerchi concentrici: la Contea di Londra [*Inner Urban Ring*], la zona dei sobborghi [*Suburban Ring*], la cintura verde [*Green Belt Ring*] e la fascia agricola esterna [*Outer Country Ring*].
Fonte: PATRICK ABERCROMBIE, *Greater London Plan*, HMSO, London 1945, face 22.

Figure 2 e 3. "Communities and Open Space Survey", censimento degli spazi verdi e "Open Space Plan", progetto del sistema degli spazi verdi fondato sulla base delle deficienze rilevate, condotti da Abercrombie per la Contea di Londra nel *County of London Plan* del 1943.
Fonte: JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, *County of London plan*, Macmillan, London 1943, coloured plates, folder 28 e 46.

Con l'applicazione del modello londinese a scala nazionale nel 1955, si sottolinea che le *green belt* sono parte integrante delle politiche urbane; non si fa menzione della particolare bellezza dei luoghi, di finalità ricreative o di incentivare l'agricoltura. Sebbene il contesto culturale sia cambiato, ancora oggi nell'individuazione della cintura verde si insiste sul carattere di elemento separatore tra città e campagna. Nelle *Planning Policy Guidance* (PPG2) del 1995 si evidenzia la differenza tra le motivazioni per la creazione di una cintura verde, di poco variate rispetto agli obiettivi di mezzo secolo fa, e gli usi del suolo consentiti tra cui agricoltura, forestazione, conservazione della natura e attività ricreative.

PROGETTO

Analisi paesistiche

La prima formulazione della cintura verde londinese si basa sulle indagini condotte da Abercrombie che, redigendo un vero e proprio censimento degli *open space*, mostra le carenze del sistema, cioè una disomogenea distribuzione degli spazi verdi nell'area urbana e la mancanza di aree di adeguate dimensioni a distanze limitate dal centro. Il sistema del verde proposto nel *County London Plan* è articolato in nove tipologie di spazi, che soddisfano uno standard di verde proposto di quattro acri ogni mille abitanti. Nel *Greater London Plan* sono quattordici le componenti del *park system*, da piccoli campi gioco a vaste aree rurali. Non sono presenti negli studi per la realizzazione della cintura indagini dei valori culturali o naturalistici, quest'ultimi introdotti nella pianificazione londinese negli anni Ottanta dalla *London Ecology Unit* che ha avviato una serie di analisi per il censimento e la tutela delle aree a carattere naturale.

Elaborati grafici- Scala di rappresentazione

Il *County London Plan* include tra i *plates* a colori:
- il sistema degli spazi aperti esistenti;
- il rilievo delle deficienze del sistema;
- il piano degli spazi aperti per la Contea;
- il sistema regionale dei parchi.

Il *Greater London Plan* ha allegate alcune mappe (in scala 1:250.000 circa), tra cui:
- la cintura verde (pag. 110);
- il sistema dei percorsi (tav. 14);
- il sistema degli spazi aperti (tav. 10);

che si concludono con il *master plan* (in scala 1:120.000 circa).

Progetto della cintura verde

Nel *Greater London Plan* Abercrombie propone una cintura di spazi costituita da aree agricole, boscate e ricreative di circa cinque miglia di profondità (che in sede di approvazione delle singole autorità locali è stata ampliata tra sei e dieci miglia) con alcuni cunei verdi che penetrano all'interno dell'area urbanizzata. Il piano di Abercrombie, introducendo il concetto di *park system* ed estendendolo all'area metropolitana, rappresenta una visione molto avanzata e ineguagliata nella storia di Londra. Sia nel *County London Plan* che nel *Greater London Plan*, la *green belt* è un elemento integrato all'interno di una visione più complessiva del verde. Egli pone attenzione all'interconnessione tra spazi, per cui la cintura verde, nella sua forma circolare, è parte di un sistema in cui cunei di aree verdi e aree pubbliche costituiscono elementi indispensabili di connessione con il centro della città, mentre *parkways* lungo le strade circolari consentono la fruizione da un cuneo all'altro. Accanto dunque alla *Metropolitan Green Belt*, sono ipotizzati alcuni *green wedges* come il Lee Valley Park con funzione principalmente ricreativa.

La creazione di una cintura verde corrisponde alla designazione di uno *status* di *green belt land* in cui vigono limiti all'edificabilità. Qui valgono con maggior forza le politiche di controllo dell'urbanizzazione delle aree rurali, dove nuovi edifici sono consentiti solo a servizio dell'agricoltura e selvicoltura, per attrezzature ricreative e sportive all'aperto o per cimiteri, a carattere pubblico o collettivo, come gli ospedali; sono ammessi gli ampliamenti, per i quali

debbono essere comunque ridotte le occupazioni di nuovo terreno e le ristrutturazioni, di cui deve essere limitato l'impatto visivo sul paesaggio; sono consentite attività estrattive a condizione di mantenere standard ambientali elevati e operare interventi di ripristino dei luoghi; sono comunque permessi gli interventi di espansione delle aree forestali e agricole estensive. La principale caratteristica della cintura verde risiede nell'*openess*, da salvaguardare in via prioritaria. Si configura dunque come un vincolo di inedificabilità, ha un carattere permanente ed i perimetri possono essere rivisti solo in eccezionali circostanze. La sua definizione è contenuta all'interno dei piani urbanistici comunali [*Local Plans*] che individuano le porzioni di territorio incluse e protette da qualsiasi intervento di trasformazione e sviluppo edilizio.

Interventi Previsti
Il *Greater London Plan* del 1944 prevede:
1. valorizzazione degli usi metropolitani sportivi e ricreativi;
2. forestazione urbana nelle *Areas of special scenic beauty* per mantenerne il carattere;
3. tutela dei parchi storici;
4. creazione di riserve di naturalità da realizzarsi in aree dichiarate idonee a seguito di un accurato rilievo;
5. realizzazione di spazi gioco.

Disegno dei confini
Il disegno della linea di confine della cintura verde è determinato sulla base di segni naturali o artificiali riconoscibili come strade, corsi d'acqua, margini dei boschi; è comunque un segno più guidato da considerazioni pratiche e funzionali che dalla morfologia dei luoghi. Le attuali PPG2 raccomandano che il confine sia tracciato non troppo a ridosso delle aree urbanizzate per evitare che in futuro questi territori siano sottoposti a pressioni speculative, garantendo contemporaneamente uno spazio adeguato per la crescita della città.

Progetti di paesaggio
LEE VALLEY PARK
La sistemazione della valle del fiume Lee, un'area di circa quattromila ettari che si estende per circa trentasette chilometri verso Nord in direzione Hertfordshire e Essex, è inclusa nel piano di Abercrombie come *green wedge*. Il progetto del parco regionale è sviluppato dall'Autorità costituita con il Lee Valley Regional Park Act del 1966. Il piano è redatto nel 1986 al fine di creare "una riserva di spazi aperti, un paesaggio attraente e accessibile alla popolazione urbana, e provvedere una vasta gamma di attrezzature per la ricreazione formale ed informale".

Figura 4. *Lee Valley Park as a green wedge.*
Fonte: PATRICK ABERCROMBIE, op. cit., 1945, between pagg. 170-171.

ATTUAZIONE/GESTIONE
La cintura verde è costituita da aree ricreative ma soprattutto agricole e boscate. Il mantenimento degli usi agricoli è un problema centrale a cui le recenti *Planning Policy Guidance* forniscono indicazioni generiche in merito alla necessità che le autorità locali assistano i proprietari terrieri attraverso organizzazioni di volontariato (Groundwork Trust), strutture pubbliche (Countryside o Forestry Commission) e, laddove esistono terreni liberi o abbandonati, attraverso English Partenship. In merito alla cintura verde londinese, al tempo di Abercrombie molti terreni sono privati e usati per attività agricole, ma una porzione consistente è costituita da aree pubbliche acquistate grazie alla legge del 1938.

Parte della cintura è formata da Regional e Country Parks. La *Greater London Authority* gestisce attualmente la cintura verde, anche se occasionalmente sono create agenzie locali.

RISULTATI

Metodologici

L'importanza della *Green Belt* londinese risiede nell'aver costituito un efficace "sistema di pianificazione dell'uso del suolo" (Peter Hall, 1966) tradotto in disciplina applicata a scala nazionale. La pianificazione delle cinture verdi, infatti, è regolata da una direttiva del Governo che fornisce agli Enti locali gli indirizzi di intervento (*Planning Policy Guidance* - PPG2), oltre che un modello per tutte le esperienze internazionali che si sono susseguite nel corso del Novecento.

Pratici

La cintura verde londinese copre oggi una superficie pari al ventitre percento della Greater London. Con il *Green Belt Act* del 1938 altre grandi città seguono l'esempio di Londra, come Manchester, Leeds o Sheffield, iniziando l'acquisizione dei terreni di cintura, ma fino alla metà del XX secolo non è formalizzata nessuna *green belt* eccetto quella londinese. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta si definiscono tutte le cinture verdi attuali sebbene alcune di esse abbiano trovato effettiva traduzione nei piani locali solo dopo gli anni Ottanta. In Inghilterra hanno adottato questo strumento per limitare la crescita urbana quattordici città o conurbazioni come Tyne and Wear, Stoke-on-Trent, Cambridge, Oxford, Avon, Gloucester and Cheltenham.

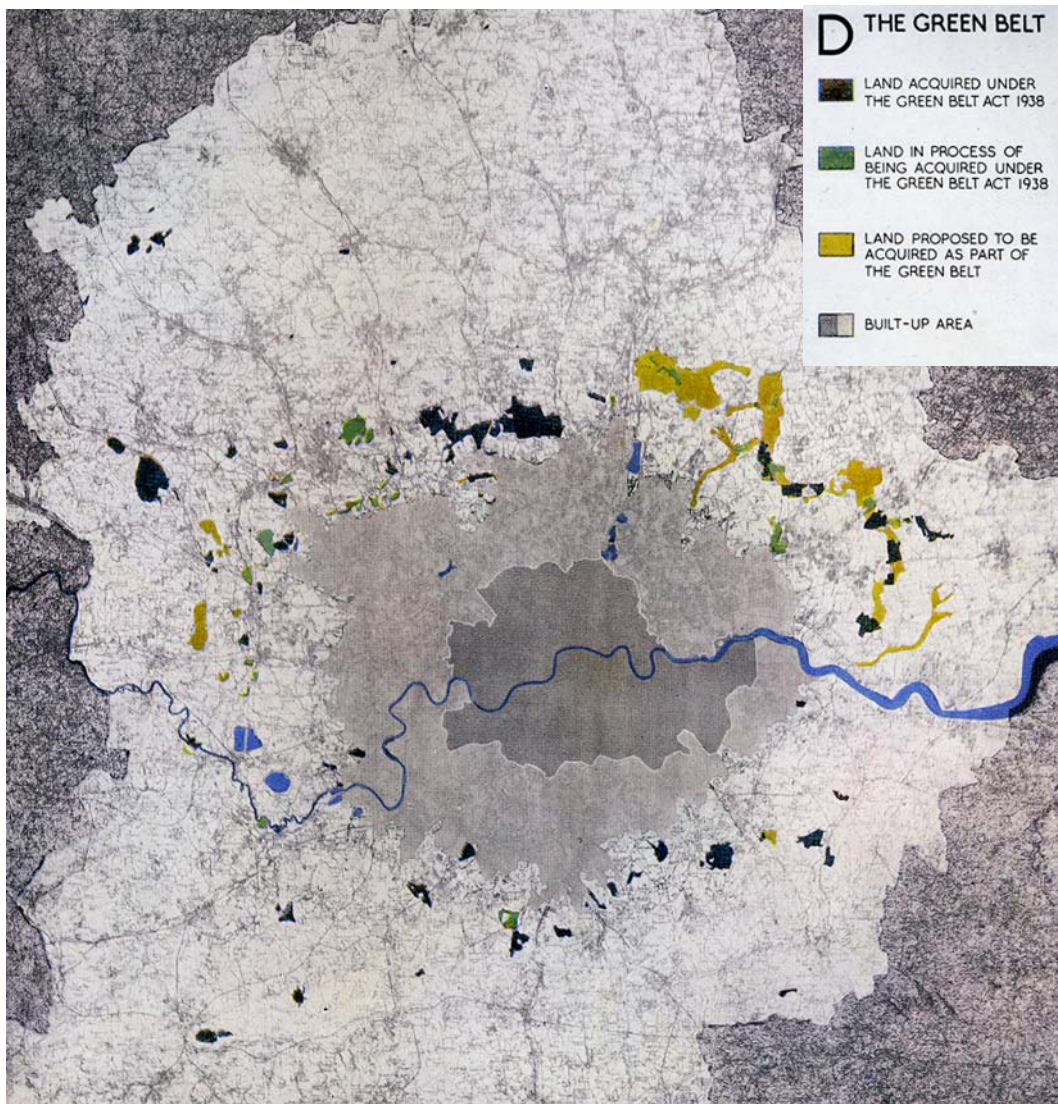



Figura 5. *The Green Belt* nel *Greater London Plan*, con relativa legenda: la proprietà pubblica della cintura verde alla data del 1945. In scuro i territori già acquisiti attraverso il *Green Belt Act* del 1938, in colore di intensità media quelli in procinto di diventare di proprietà pubblica sempre attraverso la legge del 1938, in chiaro le aree di cui si propone l'acquisizione.
Fonte: PATRICK ABERCROMBIE, op. cit., 1945, between pagg. 110-111.

INTERPRETAZIONE

2 livelli di lettura

PRIMO LIVELLO: LA STRATEGIA

Il ruolo delle *green belt* è storicamente legato al controllo della crescita urbana e la loro principale caratteristica è la *permanenza*. In quanto designate dallo Stato, una volta che la perimetrazione è approvata, questa può essere modificata solo in circostanze speciali e solo dopo aver verificato le opportunità di sviluppo all'interno dell'area urbana o fuori i confini della cintura. Se negli anni Ottanta e Novanta sorgono dubbi sulla reale efficacia delle cinture verdi, che sono soggette a costanti riduzioni, agli inizi del XXI secolo diventano oggetto di un vivace dibattito incentrato principalmente su una maggiore flessibilità che altri strumenti come *strategic gap* o *rural buffer* riescono a garantire. Per contro, le *green belt* sono supportate da associazioni di volontariato costituitesi fin dagli anni Cinquanta.
Le limitazioni e le rigidità insite nella cintura verde come vincolo di inedificabilità sono superate solo dal progetto di Abercrombie poiché, in realtà, non esiste nella designazione statale alcun progetto disegnato. L'originalità del *Greater London Plan* risiede nell'aver proposto una complessità e una articolazione tipologica di spazi verdi che è si perduta nelle normali procedure di definizione delle cinture verdi. Particolarmente interessante risulta l'integrazione tra i modelli diversi della *green belt* con *green wedges* e *parkways*. Questa ricchezza spaziale è recentemente sviluppata nelle proposte di integrazione, connessione e reticolarità formulate da Tom Turner per Londra e in parte inserite nel nuovo piano strategico. Qui il perseguimento di obiettivi di tutela delle aree verdi urbane ed extraurbane è legato a obiettivi progettuali che recuperano una visione sistemica. Il *Draft London Plan* individua in *London Green Belt, Metropolitan Open Land*, *Green Corridors* e *Green Chains*, gli elementi strategici per la costituzione del sistema di spazi aperti londinese. Alla cintura verde è riconfermato un ruolo centrale, sottolineandone la funzione di elemento di limitazione dell'espansione urbana e di protezione della campagna. La duplice articolazione tra gli obiettivi per la designazione di una cintura verde e uso del suolo dei territori di cintura presente all'interno delle *Planning Policy Guidance*, è un aspetto particolarmente interessante che mette in luce come le *green belt* inglesi siano innanzitutto strumenti di pianificazione dell'uso del suolo finalizzati al contenimento dell'urbanizzazione e solo secondariamente alla tutela del paesaggio e al soddisfacimento delle esigenze ricreative della popolazione.

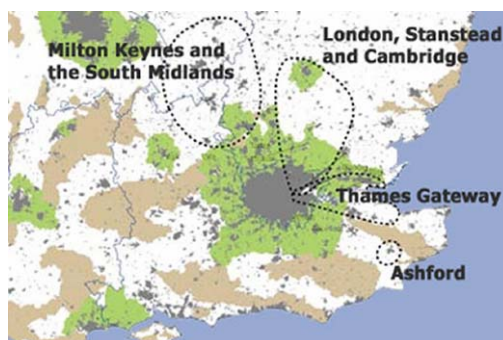
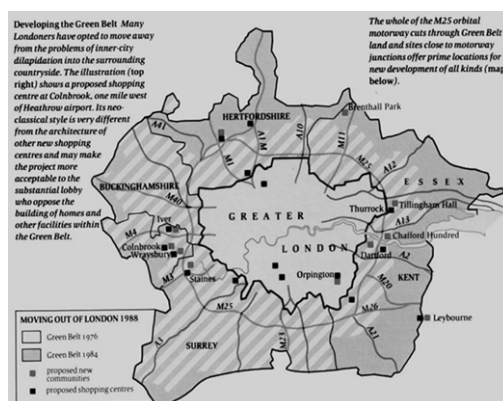
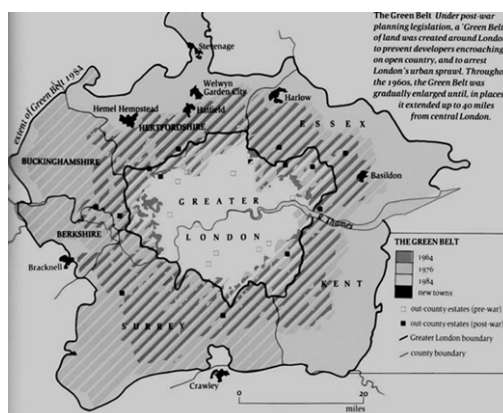



Figura 6. Dalla sua istituzione, la cintura verde è stata ampliata da dieci miglia di distanza dal centro di Londra previste da Abercrombie a quaranta miglia: in grigio scuro la *Green Belt* nel 1964, in retino di intensità media l'estensione raggiunta nel 1976, in colore chiaro la cintura verde nel 1984. Il perimetro interno individua la Greater London, quello esterno l'estensione della cintura nel 1984.
Figura 7. Il paesaggio della cintura verde è stato nel tempo oggetto di edificazione e infrastrutturazione, elemento questo generatore di ulteriore sviluppo urbanistico. La M25 è una autostrada circolare, inaugurata nel 1986, che circonda Londra dividendo la cintura verde.
Figura 8. La cintura verde londinese in relazione ai recenti progetti di espansione dell'area urbanizzata, le cui direzioni sono indicate con i perimetri punteggiati. In scuro la *Green Belt*, in chiaro le *Areas of Outstanding Natural Beauty*.
Fonti: http://www.greenbeltsocity.org.uk e www.solihull.gov.uk

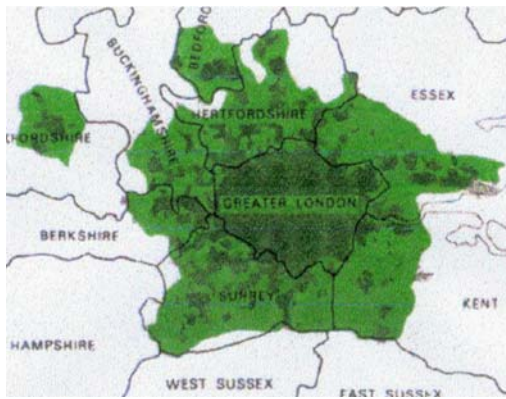



Figura 9 (sopra). Veduta del parco della valle del fiume Lee in un disegno firmato Peter Shepeard, 1944.
Figure 10 e 11. Rappresentazioni della cintura verde londinese: in quanto vincolo di inedificabilità ciò che conta è l'individuazione del perimetro per includere o escludere i territori dalla cintura, non tanto cosa *vi accade* dentro, come si evince anche dalle cartografie disponibili. Mappa della *Green Belt* londinese riportata nel sito web del North Mymms District Green Belt Society. Mappa della cintura presente nei documenti preparatori per il nuovo piano strategico: in scuro la *Green Belt*, in chiaro la *Metropolitan Open Land*.
Fonti: PATRICK ABERCROMBIE, op. cit., 1945, pagg. 170-171; http://www.greenbeltsocity.org.uk e LUCIA NUCCI, *Reti Verdi e disegno della città contemporanea. La costruzione del nuovo piano di Londra*, Gangemi, Roma 2004, tav. 8.

SECONDO LIVELLO: IL PROGETTO

La G*reen Belt* londinese è un caso del tutto singolare: non esiste progettualità della cintura, neppure a livello dei piani locali. L'assenza di disegno è evidente nelle stesse riproduzioni grafiche della cintura verde sia nei documenti dell'Associazione che si batte per la sua tutela (North Mymms District Green Belt Society), sia nei recenti documenti di piano strategico.

La *Green Belt* è riprodotta come perimetro in quanto essa esprime fondamentalmente un vincolo di inedificabilità. Non si progetta il paesaggio dentro la cintura verde, ma si tutela quanto qui è presente preservando il suolo dal rischio di ulteriori urbanizzazioni.

A fronte delle critiche di cui è stata oggetto l'idea stessa di cintura verde negli anni passati, il piano di Londra del 2004 ne propone addirittura l'ampliamento, recuperando in particolare i numerosi territori attualmente abbandonati o in attesa di usi specifici. Ciò che è interessante nel piano è la proposta della creazione di un sistema di connessioni verdi fondate principalmente sulla rete fluviale (*Blue Ribbon Network*) costituita dal Tamigi e dai suoi affluenti e vari canali artificiali implementabile quale insieme di aree sportive e ricreative; la realizzazione di *green corridors*, corridoi ecologi finalizzati principalmente a facilitare la migrazione faunistica; la costituzione di *green chains*, letteralmente catene verdi, così come definite da Turner nel 1991, cioè percorsi pedonali di collegamento di parchi e altri spazi verdi.

Il *London Plan* individua questi elementi quale strategia prioritaria di una struttura verde che coinvolge aree agricole, parchi regionali come il Lee Valley Park e i parchi urbani, inseriti all'interno del tessuto della città, delegando la definizione progettuale ai singoli piani locali.

VALUTAZIONE

3 parametri valutativi della strategia

RELAZIONALITA'

Già nel Piano per la Contea di Londra, Abercrombie ritiene indispensabile una visione sistemica del verde in cui la campagna è parte integrante del paesaggio urbano, ipotizzando un disegno a scala regionale che purtroppo resterà sostanzialmente inattuato. Nel *Regional Open Space Plan*, infatti, l'insieme puntuale dei parchi pubblici della Contea è affiancato da cunei verdi che penetrano nel tessuto urbano che a loro volta si uniscono alla cintura verde. Nel successivo *Greater London Plan* è riconfermata questa ricchezza di spazi verdi tipologicamente diversi, in cui la *green belt* è associata ad un sistema di *green wedges*, formati da aree verdi non costruite e da aree pubbliche, di connessione con il centro della città, mentre *parkways,* veri e propri parchi lineari lungo le strade che circondano l'area urbana, uniscono i vari cunei verdi. Una rete di percorsi pedonali, alcuni dei quali appoggiati ai corsi d'acqua e di strade carrabili panoramiche garantisce il collegamento funzionale finalizzato alla fruizione ricreativa.

Dopo l'esperienza di Abercrombie, tale visione complessiva e la "strategia delle connessioni" vengono purtroppo disattese e nei piani successivi la distribuzione degli *open space* risponde a criteri localizzativi puntiformi senza seguire una logica di sistema. Questa complessità spaziale è riproposta solo recentemente da Tom Turner nell'ipotesi di una serie di *overlapping webs*, una rete di percorsi ricreativi, dove anche la cintura verde gioca un ruolo sostanziale nel sistema del verde metropolitano. A fronte dei progetti citati, la creazione di una *green belt* si pone però come mero vincolo di inedificabilità, configurandosi più come un semplice perimetro e mancando completamente di questa capacità di stabilire relazioni trasversali rispetto alla propria forma circolare che i disegni di Abercrombie e di Turner hanno mostrato; anche perché la designazione è indipendente dalle caratteristiche paesistiche.

FLESSIBILITÀ

La cintura verde come politica di controllo dell'urbanizzazione risulta uno strumento statico. Una maggiore flessibilità è quanto sollecitato dalle note di revisione formulate dal Royal Town Planning Institute e dal Town and Country Planning Association, ma in realtà questa richiesta appare essere principalmente avanzata al fine di garantire possibilità di crescita alla città, rilevando la natura troppo restrittiva delle *green belt* in relazione allo sviluppo urbano.

Figure 12, 13, 14 e 15. Paesaggi periurbani: piccole aree per il gioco delle bocce alla periferia londinese; Thames Chase Community Forest di oltre diecimila ettari ad est di Londra dove sono in corso interventi di forestazione; il Lee Valley Regional Park destinato alla ricreazione.

Fonti: fotografia di Antonella Valentini e IAURIF, *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pag. 48.

Figure 16, 17, 18 e 19. I territori della cintura verde, principalmente agricoli, a causa del valore della propria posizione, sono sottoposti a costanti pressioni insediative per la localizzazione di complessi residenziali o a carattere pubblico. Per contro, ai margini degli insediamenti si trovano contesti naturalistici di grande interesse: nelle ultime due fotografie, Hainault Forest e Epping Forest.
Fonti: http://www.uklandiresctory.org, www.visionarythurrok.org.uk, www.geocities.com, www.art.fsu.edu

Una critica è condivisibile con le due istituzioni: la mancanza di articolazione e differenziazione delle politiche e degli interventi previsti in aree diverse all'interno della cintura verde.
La realizzazione di una *green belt* è finalizzata principalmente al contenimento della crescita urbana, ma consente di raggiungere obiettivi molteplici quali la salvaguardia dei caratteri rurali, la riqualificazione urbana e il recupero e riuso delle aree abbandonate. Solo tra le finalità a cui destinare i territori di cintura e non dunque tra gli obiettivi per la designazione della cintura verde stessa – differenza sostanziale sottolineata nelle *Planning Policy Guidance* – sono indicati il soddisfacimento delle esigenze ricreative della popolazione, il mantenimento dell'agricoltura e della selvicoltura. Di particolare interesse risulta il fatto che la designazione di un territorio attorno alla città come cintura verde è rivolta agli obiettivi sopra elencati e non è condizionata dalla bellezza dei luoghi.
Nel progetto originale di Abercrombie è attribuita grande importanza alle attività ricreative all'interno del *Green Belt Ring*, dove, egli scrive, il valore ricreazionale supera in importanza quello produttivo agricolo, caratteristico dell'anello esterno [*Outer Country Ring*].

SOSTENIBILITÀ

La politica di acquisizioni per la costituzione di una cintura verde iniziata negli anni Trenta del Novecento ha portato al consolidarsi di una situazione di disponibilità di terreni pubblici ai margini dell'area urbanizzata. Il patrimonio di cui attualmente la comunità dispone è frutto dunque di politiche di intervento ormai storicizzate, sebbene si sia nel tempo abbandonata l'idea di una cintura verde esclusivamente di proprietà pubblica, riducendo di fatto le acquisizioni già alla metà del XX secolo quando la legge del 1947 consente alle autorità locali di vietare l'edificazione nei territori di cintura apponendo un vincolo nei loro piani di sviluppo. Lo stesso Abercrombie sottolinea come non sia richiesta l'acquisizione pubblica dell'anello verde intorno alla metropoli, quanto di essere incrementato e preservato.
Se l'apposizione di un vincolo ha permesso la salvaguardia di molti paesaggi periurbani, non ha però consentito di articolare differenze all'interno della cintura stessa, progettando dunque il paesaggio che nel tempo si è ridotto a puro oggetto di contrattazione per la localizzazione di nuove edificazioni. Nonostante le costanti critiche, il persistere dell'idea di *green belt* nella politica e cultura nazionale ha origine nell'elevato grado di partecipazione della popolazione, che si batte strenuamente contro ogni riduzione della cintura.

Francoforte, fotografia di Antonella Valentini 1998

DESCRIZIONE
11 *dati identificativi*

DENOMINAZIONE
Frankfurt GrünGürtel

CONTESTO GEOGRAFICO
Francoforte sul Meno - Germania.
La città di Francoforte si è sviluppata sulle rive del fiume Meno, poco prima della confluenza del Reno, tra i rilievi del Taunus, del Vogelsberg, della Spessart e dell'Odenwald; dall'originario nucleo si è spinta fino alle città vicine come Offenbach formando una grande conurbazione. Il territorio conserva comunque caratteri agricoli; tuttora nella vasta zona di proprietà comunale a Sud della città – circa tremilaottocento ettari - vi sono un centinaio di fattorie. Il paesaggio è caratterizzato dalla presenza di vaste aree forestali, in particolare il bosco urbano che ha costituito un limite naturale all'espansione verso Sud, nel quale si trovano numerose specie animali e vegetali e dalla valle del fiume Nidda il cui sistema di aree verdi ne costituisce il margine Nord-Ovest. Caratteristici del paesaggio periurbano di Francoforte sono i frutteti (è tipica la produzione, ora a rischio, di uno sciroppo) che hanno sostituito i tradizionali vigneti presenti fino all'Ottocento.

CONTESTO CULTURALE
La creazione della cintura verde è l'ultimo atto di una serie di politiche mirate a incrementare gli spazi verdi urbani: dall'acquisizione di terreni come bosco urbano (XIV secolo), alla trasformazione degli spazi difensivi in aree per la ricreazione (XIX secolo), alla realizzazione dell'*Alleenring*, un sistema di parchi, viali alberati circolari e radiali (fine XIX-inizio XX secolo), culminanti negli anni Venti nell'esperienza di pianificazione integrata dei nuovi insediamenti e spazi aperti per la Valle del Nidda di Lebrecth Migge ed Ernest May. "GrünGürtel" è il termine usato da May per indicare l'insieme di interventi di bonifica e salvaguardia degli spazi aperti lungo il Nidda, pianificati assieme agli interventi di sviluppo edilizio. Romerstadt Bebauung è conosciuto come il quartiere in cui si può riscontrare la migliore integrazione tra paesaggio e città. Durante gli anni Settanta l'idea di una cintura verde fra la città e le nuove espansioni residenziali fu ripresa da Till Beherens e si inizia a pensare come proteggere questi spazi aperti. La cintura verde diventa il mezzo per restituire identità ai territori che sembravano averla perduta, riconoscendo nella "natura in città", una costante nella cultura tedesca, l'elemento costitutivo del paesaggio urbano.

CONTESTO LEGISLATIVO
La Legge quadro sulla protezione della natura e la cura del paesaggio *Bundesnaturschutzgesetz* (BNatSchG) del 1976, introduce la pianificazione paesistica e lo strumento del piano paesistico comunale [*Landschaftsplan*]. La pianificazione del paesaggio in Germania è articolata infatti su tre livelli che contemplano strumenti paralleli a quelli urbanistici: accanto al livello comunale si ha quelle delle circoscrizioni di governo, con lo strumento del piano quadro paesistico [*Landschaftsrahmenplan*] e il livello dei *Länder,* con il programma di paesaggio [*Landschaftsprogramm*]. In Assia il programma di paesaggio non esiste e i piani quadri paesistici sono elaborati come parti dei piani regionali. I piani paesistici sono redatti dalle strutture comunali e vengono integrati nei piani regolatori.

CARATTERI DIMENSIONALI
Spaziali
Il Comune ha una estensione territoriale di 25.000 ettari;
la cintura verde copre 8.000 ettari (pari al 32% della superficie comunale), di cui:
- 4.000 di boschi (50%),
- 2.000 di aree agricole con seminativo e seminativo arborato (25%),
- 800 di parchi (10%),
- 400 di giardini privati/in concessione (5%),
- 400 di aree sportive (5%),
- 400 verde stradale, ferroviario e parcheggi (5%).

Demografici
660.000 abitanti città di Francoforte (1996);
1.000.000 abitanti area metropolitana.

Temporali
- 1990/1991, prima fase prevista di impostazione delle linee guida, sperimentazione, pubblicizzazione. Nel 1990 il Parlamento di Francoforte pone in salvaguardia ottomila ettari di territorio comunale; si crea il GrünGürtel Projektbüro. E' organizzato un seminario internazionale per la progettazione di dettaglio nel quale sono coinvolti professionisti esperti e un concorso rivolto ai cittadini. Nel 1991 è approvata la *Carta Costituzionale del GrünGürtel.*
- 1991/2001, seconda fase prevista di progettazione e realizzazione. Nel 1992 si costituisce la società GrünGürtel Gmbh che deriva dalla trasformazione della Bundesgartenschau Gmbh, una società creata per le mostre di giardinaggio. Nel 1994 il Regierungspräsidium Darmstadt (un livello

amministrativo superiore a quello comunale) dichiara il *GrünGürtel* quale area a protezione naturale (protezione poi estesa nel 1998 alle aree dei corridoi regionali).
- 1996, interruzione dell'attività della società GrünGürtel Gmbh; cade la giunta municipale rosso-verde che ha promosso il programma e sono varate misure restrittive nella spesa pubblica. La gestione della cintura verde è affidata all'Amministrazione comunale che, con il Projektgruppe GrünGürtel*,* continua la strategia intrapresa: il potenziamento della rete ciclabile, un'intesa attività promozionale (passeggiate, attività educative rivolte ai bambini, cicli di incontri, sito internet) e la realizzazione di alcuni interventi tra cui il più recente, l'area parco di Alten Flugplatz.

Economici
All'avvio, con un piano di lavoro di dieci anni, sono previsti investimenti pari a ventidue milioni di marchi per la pianificazione e gestione e cento milioni per gli espropri. Il programma di investimenti della società GrünGürtel Gmbh è di trecento milioni di marchi, distribuiti nell'arco di dieci anni, allo scopo di acquistare le aree, realizzare parchi, giardini, forestazione e percorsi, potenziare l'agricoltura in estensione e qualità, sviluppare con interventi ecologicamente compatibili le aree fluviali ed adeguare le infrastrutture sociali. La cifra stanziata è notevole, considerando che nei sei anni che ha funzionato il costo di gestione della società è stato circa tre milioni di marchi all'anno.

SOGGETTI COINVOLTI
- GrünGürtel Projektbüro, struttura esterna creata *ad hoc* per lo studio della fattibilità del progetto e il coordinamento dei vari uffici comunali coinvolti durante la prima fase. Diretto da Peter Latz, Peter Lieser e Manfred Hegger, è suddiviso in tre settori: pianificazione del paesaggio e ecologica, aspetti sociali e spaziali, organizzazione e controllo.
- GrünGürtel Gmbh, società privata a responsabilità limitata, diretta da Peter Lieser e Dietmar Vogel, con ruolo di coordinamento, progettazione e gestione della cintura verde durante la seconda fase. Nel 1995 è composta da quindici persone con competenze diverse, tra cui architetti del paesaggio, botanici, agronomi, giuristi, sociologi, esperti di finanza e personale amministrativo.
- Projektgruppe GrünGürtel, costituito da personale dell'Amministrazione comunale che attualmente è responsabile della cintura verde. Ne fanno parte nove persone appartenenti a vari Dipartimenti - Grünflächenamt (Verde pubblico e foreste), Umweltamt (Ambiente), Planungsamt (Pianificazione).
- Alcuni esperti professionisti come Bernard Lassus sono chiamati da Lieser come consulenti e per partecipare nell'estate del 1990 ad un workshop progettuale dove, per due settimane, venti gruppi di progettisti, tra cui Dietmar Kienast e Andreas Kipar, si cimentano con i vari temi. Studi professionali locali elaborano progetti di paesaggio di settori della cintura verde, tra cui il Büro Hanna-Olin per il quartiere Rebstock e per l'area a margine del bosco urbano a Sud della città.

FINALITA'
1. Strutturare nel lungo periodo le trasformazioni urbane;
2. garantire l'inedificabilità delle aree ai margini della città evitando il saldarsi delle periferie;
3. ottenere benefici ambientali, come il miglioramento del clima, accrescendo il valore ecologico dell'area;
4. promuovere l'utilizzo sociale degli spazi soddisfacendo le necessità della popolazione metropolitana, in particolare le categorie più deboli, di disporre di luoghi per le attività ricreative a distanze relativamente brevi dal centro urbano.
5. recuperare sia sotto il profilo ambientale che paesaggistico, le aree agricole periurbane.

STRATEGIA
Alla cintura verde è attribuito il compito di indirizzare nel lungo periodo le trasformazioni urbane, ponendosi come strategia decennale che mira alla costituzione di una rete paesaggistica, un sistema articolato di aree che connettono spazi urbani e luoghi di interesse regionale.
Il *GrünGürtel* è il luogo dove la natura trova modo di svilupparsi, ma costituisce anche uno spazio fruibile dalla popolazione e un territorio ancora soggetto ad usi agricoli e forestali. Fanno parte della cintura verde, infatti, non solo parchi pubblici, a cui è attribuito ruolo portante, ma anche aree di proprietà privata. La politica sostenuta dal Projektgruppe comunale si fonda su una progettazione di tipo minimale che procede per piccole trasformazioni, seguendo quattro linee operative:
1. garantire immediata riconoscibilità ai luoghi della cintura verde attraverso l'uso di componenti di arredo disegnate appositamente; la disposizione ricorrente delle alberature, in gruppi generalmente di tre elementi o secondo una maglia regolare; la presenza della pista ciclabile come elemento continuo di connessione;
2. costituire una serie di nodi e poli attrattori nel sistema attraverso la valorizzazione dei parchi esistenti o dei luoghi notevoli secondo principi di potenziamento delle risorse presenti e di riconversione delle strutture dismesse;

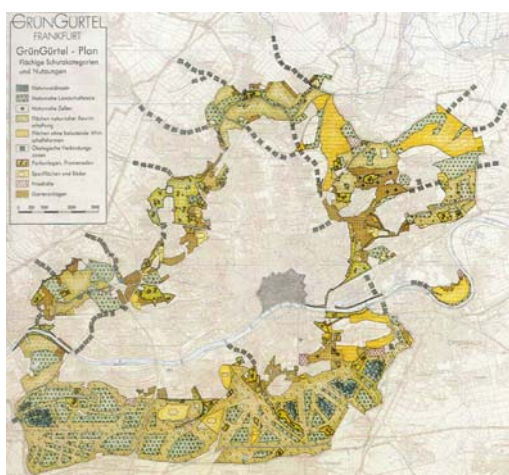
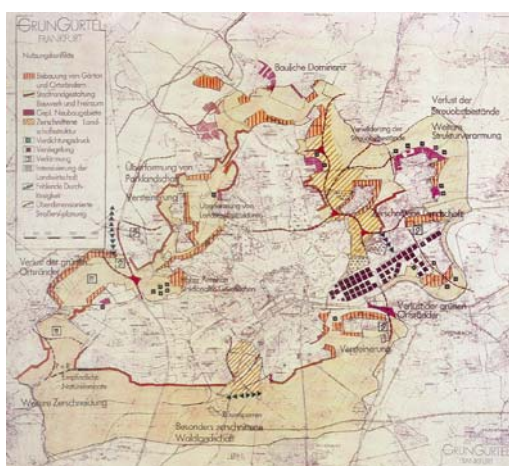
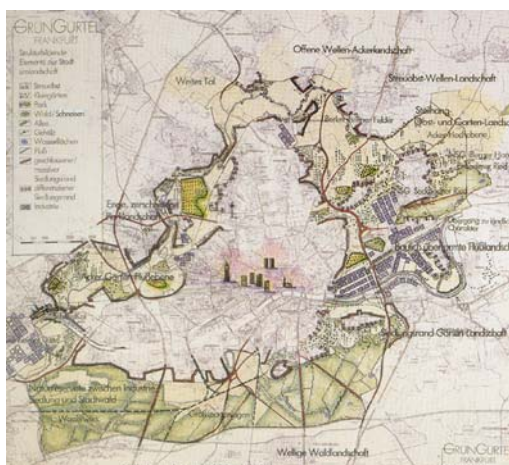



Figure 1, 2 e 3. Serie di analisi condotte per il workshop del 1990 (scala originale 1:30.000) distinte in cinque aree tematiche (superfici, tempo libero, infrastrutture, idrologia e unità di paesaggio). "Elementi paesistici strutturali" con l'individuazione dei diversi tipi di paesaggio: fluviale urbano, dei frutteti in versanti acclivi, dei parchi frammentato e stretto, del bosco, dell'agricoltura ondulato e aperto. "Usi e conflitti d'uso della pianificazione": suoli impermeabili, terreno agricolo intensivo, rumorosità, infrastrutture sovradimensionate, pressioni insediative. "Categorie di protezione": parchi, isole naturali di bosco, aree sportive, cimiteri, orti, aree agricole.
Fonte: TOM KOENIGS (a cura di), *Vision Offener Grünräume*, Campus Verlag, Frankfurt-New York 1991, pagg. 48, 53, 56.

3. creare particolari "luoghi di meditazione" in cui potersi rifugiare, come il Gotheruh;
4. attivare relazioni con i cittadini volte alla pubblicizzazione della cintura verde mediante la realizzazione di cartine, opuscoli, sito internet e la programmazione di un fitto calendario di eventi, spettacoli, concerti.

Il *GrünGürtel* deve essere percepito come insieme e per ciò si ha necessità di interventi riconoscibili e armonici. Bernard Lassus introduce il termine di "interventi convergenti", che vuol dire tener conto della durata e della molteplicità delle azioni, ma anche che ciascuna non sia in contraddizione con il resto, al fine di una valorizzazione reciproca. La cintura verde è natura, ma una *natura inventata*. Tre sono le strategie individuate: la prima si basa sui luoghi stessi, da rivelare e inventare; la seconda è relativa agli usi di questi luoghi che sono molteplici e non univoci; la terza è la strategia degli "interluoghi" attraverso l'uso di un comune denominatore del *GrünGürtel*.

PROGETTO

Analisi paesistiche

Durante il primo anno il GrünGürtel Projektbüro ha condotto l'analisi dei luoghi, sovrapponendo i diversi provvedimenti di tutela esistenti e definendo le caratteristiche ecologiche e spaziali. Le tavole sono raccolte in un Atlante pubblicato contemporaneamente alla *Carta Costituzionale* e riguardano:
- Caratteri delle aree libere e forme d'uso;
- Elementi che strutturano percettivamente il paesaggio;
- Stato dei biotopi;
- Assicurazione e sviluppo dei biotopi;
- Fonti di danno per i biotopi;
- Conflitti di uso e di piano;
- Categorie di difesa e di uso delle aree;
- Sistema delle acque;
- Sovrapposizioni d'uso;
- Percorsi e collegamenti;
- Unità ambientali.

Elaborati grafici - Scala di rappresentazione

La cintura verde è realizzata con l'approvazione della *Carta Costituzionale* nel 1991, costituita da due tavole e due documenti:
1. Planimetria con la delimitazione dell'ambito territoriale (1:30.000);
2. Planimetria con gli elementi descrittivi e sovrapposte le linee del progetto: funzioni ammesse, esistenti e di progetto (1:30.000);
3. *Manifesto della cintura verde*, statuto contenente le linee direttive del *GrünGürtel*;
4. Raccolta di procedure pubblico-giuridiche per garantire la salvaguardia della cintura.

I piani di paesaggio per settori della cintura di professionisti esterni sono in scala 1:5.000.

Progetto della cintura verde

La cintura verde è un sistema di spazi inedificati ai margini dell'area metropolitana che si inserisce in parte anche all'interno dei tessuti urbani dei quartieri residenziali periferici. A Nord il *GrünGürtel* segue il corso del fiume Nidda, articolandosi in aree per la maggior parte destinate ad attività agricole, si affianca poi per un breve tratto al fiume Meno e, passati sulla riva sinistra a meridione, comprende il grande bosco storicamente entrato a far parte dell'area urbana. Il progetto si basa sulle linee direttive individuate dal *Manifesto della cintura verde* ed è diviso in categorie:

- PARCHI. I dodici parchi pubblici, che rappresentano i luoghi nodali del sistema, sono in realtà ereditati dai secoli precedenti: fine Settecento (Brentanopark, Bolongaro Garten), Ottocento (Solmspark, Seehofpark), inizi Novecento (Volkspark Niddatal, Rebstockpark, Huthpark). Si tratta dunque di parchi storici, alcuni dei quali anche vincolati, nei quali sono operate piccole modifiche per l'inserimento di attrezzature, secondo un principio di intervento minimale. Accanto ai parchi di tipo tradizionale (circa cento ettari di superficie totale), aree che conservano la struttura originaria come vaste zone a frutteto (in particolare Lohrberg, l'ultima area di vigneto dei dintorni della città), sono preservate dall'espansione edilizia e destinate a luoghi per lo svago e la ricreazione. Gli ambiti in cui l'ambiente naturale è predominante sono invece tutelati come spazi di protezione. Attualmente si è abbandonata la politica di realizzazione di parchi pubblici preferendo parlare di "paesaggio di interesse speciale".
- AREE AGRICOLE. Nei numerosi spazi destinati all'agricoltura, attività mantenuta ma ricondotta a modalità conformi alla strategia della cintura verde (agricoltura biologica), sono individuati interventi di miglioramento ambientale, come l'impianto di nuovi filari alberati o di siepi al fine di contrastare l'attuale impoverimento vegetazionale.
- GIARDINI. Sono previste aree destinate ad attività di giardinaggio, orti urbani o piccoli vivai, di proprietà privata o in concessione, nelle quali è comunque garantita la fruibilità pubblica.
- BOSCHI. I boschi rappresentano una porzione consistente della cintura verde rivestendo molteplici finalità: ricreative, ecologiche di protezione, produttive. Nel bosco sono creati itinerari di percorrenza e i *waldspielpark*, radure dedicate al picnic, allo sport, alla ricreazione. Nel grande bosco urbano di Schwanheim, ad esempio, in mezzo a faggi, aceri, castagni e querce, è realizzato un percorso di fruizione – *Die Schwanheimer Alteichen* – allo scopo di valorizzare alcune querce centenarie dalla forma contorta e affascinante, creando luoghi di meditazione caratterizzati da diversi e minimali elementi d'arredo: una seduta in legno che fronteggia una quercia, una cornice lignea che la inquadra, una piattaforma dalla quale osservarla.
- AREE FLUVIALI. Sono previsti interventi di riqualificazione degli ambiti fluviali che permettono uno sviluppo compatibile con l'ambiente naturale. Il sistema esistente di acque superficiali e dighe è rivitalizzato attraverso la riapertura delle opere fluviali dismesse. In particolare tra gli itinerari realizzati vi è quello di Seckbach dedicato all'acqua, *Der Quellenwanderweg*.
- AREE PER ATTIVITÀ SPORTIVE. Ampi spazi sono destinati specificamente ad attività sportive e ricreative facilmente raggiungibili dalle aree residenziali e collegati ai parchi urbani e alle aree boscate.

Il complesso delle aree verdi periurbane del *GrünGürtel* è collegato ai quartieri del centro urbano tramite percorsi radiali e circolari, mentre verso l'esterno corridoi verdi la uniscono ad aree come il Regionalpark RheinMain, entro cui questo sistema è inquadrato. Sia la cintura che i corridoi verdi hanno lo *status* di paesaggio protetto.

Interventi previsti

1. Realizzazione di nuovi "paesaggi di interesse speciale" e di interventi specifici nei parchi pubblici esistenti al fine di adeguarli al ruolo di luoghi focali del sistema;
2. forestazione urbana;
3. creazione di una rete ciclo-pedonale di collegamento con la città; in particolare, settanta chilometri di un anello ciclabile che, seguendo percorsi tematici diversi - le aree di naturalità, quelle di interesse storico e culturale, eccetera - tocca tutti i luoghi notevoli del paesaggio di cintura;
4. realizzazione di aree con funzione di connessione ecologica, in particolare lungo il sistema fluviale;
5. equipaggiamento con filari alberati dei percorsi di attraversamento degli spazi privati;
6. opere di miglioramento ambientale nelle aree agricole, come alberature, sistemazione dei corsi d'acqua e predisposizione della sentieristica;
7. riconversione dell'agricoltura di tipo tradizionale praticata nelle aree periurbane in agricoltura ecologica;
8. adeguamento delle attrezzature sociali;
9. costruzione e adeguamento di infrastrutture e manufatti stradali e ferroviari.

Disegno dei confini

L'estensione dei confini del *GrünGürtel* è tracciata in scala 1:10.000 dopo attente analisi sulla struttura della città e del contesto paesistico in cui è inserito, coinvolgendo territori definiti come "spazi aperti" nel piano di utilizzazione

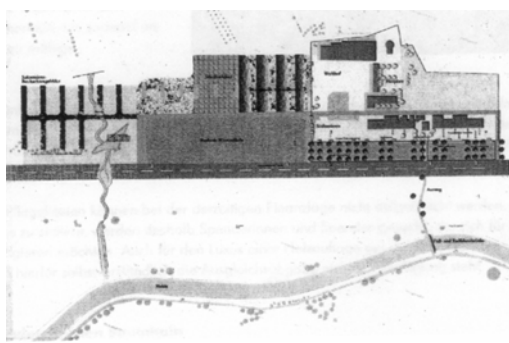
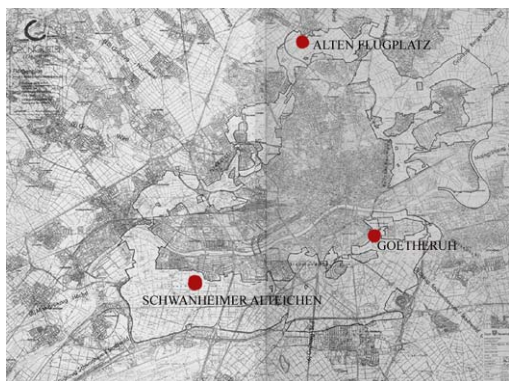



Figure 4, 5, 6 e 7. Alcuni progetti recenti. Alten Flugplatz, riconversione di una struttura aeroportuale dismessa in area ricreativa realizzata dal Projektgruppe GrünGürtel nel 2003. Goetheruh con le installazioni di Ian Hamilton Finlay, 2000. Progetto di valorizzazione del bosco di Schwanheim.
Fonti: Stadt Frankfurt am Main, *GrünGürtel Frankfurt*, Frankfurt 1991, rielaborazione; Stadt Frankfurt am Main, opuscolo, 2004; Stadt Frankfurt am Main, *GrünGürtel Frankfurt*, Societäts Verlag, Frankfurt 2003, pag. 113 e Bund Deutscher Landschafts Architekten BDLA (a cura di), *Neu Verorten, Zeitgenössische deutsche Landschaftarchitektur Birkhäuser*, Berlin 2002, pag. 164

delle aree. La percezione della cintura verde come unità distinta e distinguibile è messa in evidenza da Bernard Lassus nel corso delle riunioni promosse da Lieser nel 1990. Ci si domanda: "come si riconosce di essere nella cintura verde? Sicuramente perché ci troviamo in presenza di aree verdi che attraversano la città, ma questo non è sufficiente e soprattutto non lo è ricorrere all'individuazione della cintura verde come insieme in relazione e contrapposizione alla città". Il *GrünGürtel* è infatti costituito dagli stessi spazi agricoli e forestali che caratterizzano il paesaggio della regione. L'ambito fluviale del Nidda e il vasto bosco urbano meridionale costituiscono gli elementi naturali di maggior *peso* nella definizione del perimetro della cintura verde.

Progetti di paesaggio

La cintura verde è il quadro dentro il quale devono muoversi gli interventi sia pubblici che privati. I piani di paesaggio di aree specifiche sono studiati da professionisti esterni all'Amministrazione; conformi alle linee guida stabilite, prefigurano dettagliatamente le trasformazioni, non hanno valore prescrittivo e seguono la prassi tradizionale di approvazione. Anche la realizzazione di nuovi quartieri residenziali è integrata nel disegno generale. Tra i numerosi progetti si citano:

- PARCO REBSTOCK. Posto in prossimità di nuove aree residenziali, nella parte più interna del *GrünGürtel*, il parco è impostato sulla cerchia dei viali alberati radiali, sui bastioni e sul collegamento verde con la Valle del Nidda. Qui elementi del paesaggio naturale, come filari d'alberi, cespugli, fossati, boschi e elementi del paesaggio agrario, come frutteti e orti, costituiscono i fattori chiave sui quali si fonda il progetto.
- ALTEN FLUGPLATZ. Un'area militare dismessa lungo la valle del fiume Nidda è stata oggetto di un recente intervento che ha reso questo luogo particolarmente ricercato per le attività ricreative. Il progetto si fonda su un intervento minimale ed economicamente poco oneroso, mettendo in sicurezza l'area e dedicando l'ex pista dell'aeroporto agli skaters e ciclisti, mentre le zone limitrofe sono lasciate al recupero naturale. E' in procinto di essere realizzato un punto educativo, in particolare dedicato alla natura e alla storia della cintura verde. Il progetto prevede il *Baumhain*, un piccolo bosco a maglia regolare (*Quercus robur, Tilia cordata, Alnus glutinosa, Fraxinus excelsior, Salix alba, Prunus padus, Acer pseudoplatanus*) da realizzarsi attraverso donazioni secondo la formula "adotta un albero"; è calcolato un costo ad albero pari a ottocento euro e costi di manutenzione per i prossimi otto anni di ottantatremila euro.

- GOETHERUH. Tra i progetti speciali volti a rispondere all'obiettivo di creare luoghi di valore straordinario adatti alla meditazione, si cita l'opera d'arte realizzata da Ian Hamilton Finlay sulla cima del Goetheruh, la piccola collina artificiale ricoperta di boschi dove, si narra, che Goethe andasse a passeggiare ed ammirare la città dall'alto e dove oggi l'artista scozzese ha adagiato una colonna di pietra con incisa l'iscrizione "Arcadia: un regno nei dintorni di Sparta".

ATTUAZIONE/GESTIONE
L'attuazione e gestione del progetto di cintura verde è prima affidata ad una società privata, il GrünGürtel Gmbh, poi, al suo scioglimento, è passata al Projektgruppe comunale. La strategia del *GrünGürtel* contempla la gestione pubblica limitata a poche aree. E' infatti prevista l'acquisizione pubblica solo di alcuni luoghi strategici per il funzionamento della cintura verde, principalmente parchi ed è ipotizzato un meccanismo di espropri e scambi: il Comune acquista i terreni agricoli che affitta a prezzi simbolici agli ex proprietari, i quali devono condurre attività conformi alla normativa del *GrünGürtel*, ottenendo così incentivi, mentre l'Amministrazione in cambio realizza opere di miglioramento e sistemazione ambientale.
Attualmente sono individuate sei categorie di operatori che possono intervenire nel processo di costituzione e mantenimento della cintura verde: agricoltori, persone impiegate in lavori socialmente utili, chi riceve sovvenzioni statali, gestori di attività per il tempo libero, associazioni di vario genere, società pubbliche-private.

RISULTATI
Metodologici
La città di Francoforte ha approvato il *Manifesto della cintura verde*, uno statuto con le direttive del *GrünGürtel* che è diventato un modello di intervento progettuale per altre Amministrazioni tedesche. Questa esperienza è stata presentata alla conferenza internazionale Habitat II di Istanbul nel 1996 come esempio di progettazione sostenibile. Considerando gli effetti a scala locale di tale politica degli spazi aperti, si osserva che questa, nonostante le difficoltà verificatesi per motivi politici e per la conseguente carenza di finanziamenti, si è sedimentata nella cultura locale. La forte partecipazione popolare e la competenza della struttura pubblica, hanno consentito infatti di proseguire la strategia pur con tempi di attuazione più lenti.

Pratici
Sono efficacemente posti in salvaguardia ottomila ettari che corrispondono a quasi un terzo dell'intero territorio comunale. Attualmente la cintura verde conta di dodici parchi pubblici e settanta luoghi di interesse. Sono attive tredici diverse passeggiate tra cui una "via dello sciroppo" che passa nei luoghi di produzione della bevanda caratteristica; un sistema di percorsi ciclabili e pedonali radiali che collegano l'*Alleenring* con la cintura verde; un percorso ciclabile circolare di settanta chilometri, a cui sono stati recentemente aggiunti altri sessantatre, unisce i principali luoghi della cintura, percorrendo sempre tratti in pianura su strade asfaltate, lungo il quale si trovano attrezzature per affittare biciclette, parcheggi, punti di sosta e fermate del trasporto pubblico.
Rimangono però questioni ancora irrisolte, come si evince, ad esempio, osservando il progetto del quartiere am Riedelberg con la sua struttura a blocco in un'area agricola al margine esterno del *GrünGürtel* che non tiene conto della funzione di collegamento di quest'area tra la cintura verde e il parco regionale del Reno-Meno.

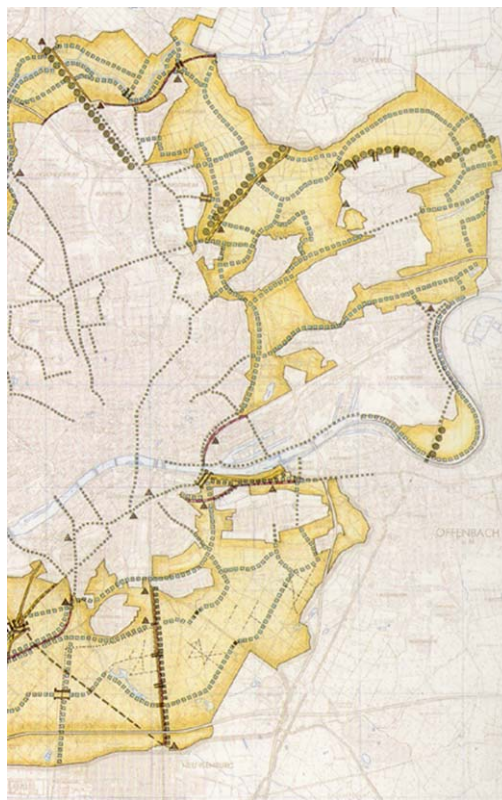
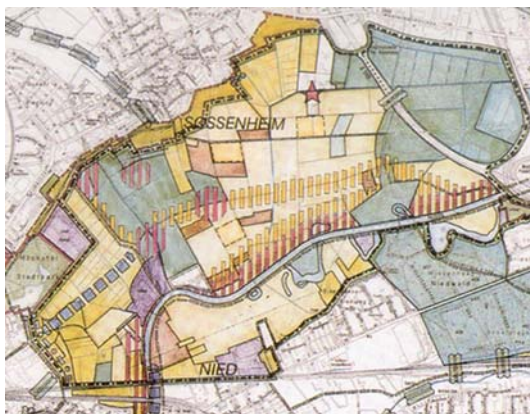
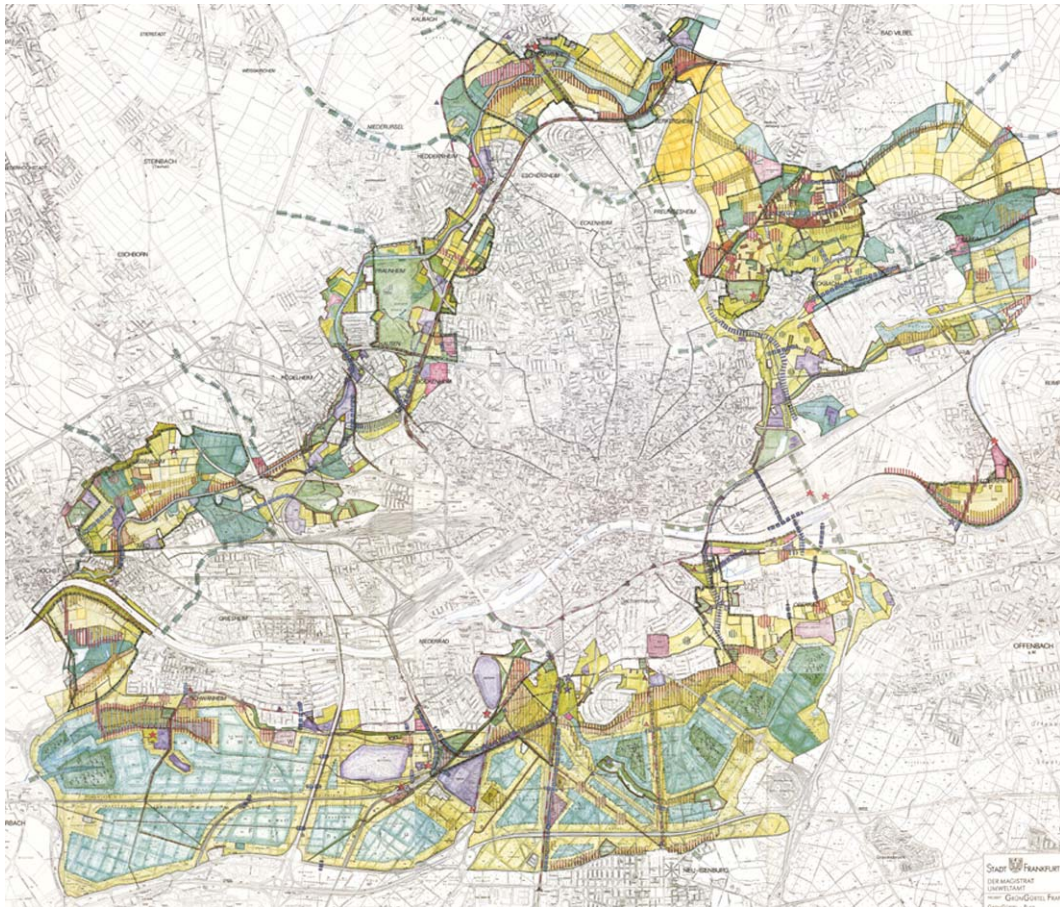



Figura 8. Una rete capillare di infrastrutture lineari (strade campestri, carrabili, piste ciclopedonali, tramvia, linee ferroviarie, elettrodotti) collega gli spazi della cintura verde con l'area urbana.
Figure 9, 10 e 11 (pagina a fronte). *Carta Costituzionale del GrünGürtel*, tavola di progetto (scala originale 1:30.000). Dettaglio relativo ad un'ampia area agricola lungo il fiume Nidda - zona Giardini di Sossenhem - e progetto sviluppato da professionisti esterni nel 1992 (scala originale 1:5.000).
Fonti: TOM KOENIGS (a cura di), op. cit., 1991, pag. 59, Stadt Frankfurt am Main, op. cit., 1991, tavola allegata e ANTONIO LONGO, PETRA POTZ, *Un nuovo senso urbano*, in ANTONIO LONGO, (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pag. 103.

Il *GrünGürtel* è diviso in tre sezioni:
1. Spazio naturale:
- isole di bosco in condizioni di naturalità
- ambiti di paesaggio naturale da tutelare
- aree di particolare significato ecologico
- cellule di naturalità entro colonie di giardini
- superfici mantenute in condizioni di naturalità
- superfici destinate ad usi agricoli a basso impatto
- aree con funzione di connessione ecologica
- alvei dei corsi d'acqua e fasce riparali naturali
- sistemi di corsi d'acqua e fossati da recuperare

2. Spazio sociale:
- parchi e spazi verdi pubblici, passeggiate
- aree verdi non pubbliche
- parchi compatibili con gli usi agricoli e forestali
- spazi aperti ricreativi utilizzati occasionalmente
- spazi ricreativi utilizzati parzialmente e stagionalmente
- spazi aperti ricreativi utilizzati stabilmente
- piccole superfici attrezzate
- spazi aperti di collegamento
- attrezzature legate alla cultura e all'economia familiare
- manufatti per lo sport e il tempo libero
- gestione naturale di strutture per lo sport e il tempo libero
- cimiteri
- colonie di giardini gestite secondo principi naturali

3. Sentieri, strade e rotaie:
- collegamenti principali
- collegamenti ciclabili radiali e circolari
- punti di connessione con le linee di trasporto pubblico
- strade di particolare qualità
- strade di particolare significato
- tratti ferroviari e tranviari di particolare qualità
- integrazione tra strade e linee su rotaia
- spazi per il parcheggio temporanei
- usi del suolo estranei al *GrünGürtel* da limitare
- ambiti isolati esclusi dal *GrünGürtel*

INTERPRETAZIONE
2 livelli di lettura

PRIMO LIVELLO: LA STRATEGIA

Il *GrünGürtel* si configura come piano di natura processuale: non una attuazione in tempi brevi del progetto, ma una strategia a lungo termine che costituisce il quadro a cui devono adeguarsi i progetti relativi ai vari settori della cintura. Il sistema degli spazi aperti diviene così strumento per guidare le trasformazioni urbane; nel *GrünGürtel* infatti, rovesciando il termine usualmente riferito all'edificazione, si introduce la definizione di *Parkerwartungsland* "aree in attesa di diventare parco".
Obiettivo del progetto di cintura verde, dunque, non è realizzare un disegno formalmente compiuto, ma attivare meccanismi che permettono la sostenibilità e l'implementazione dell'operazione nel tempo. Questo atteggiamento di *work in progress*, associato alla riforma delle procedure urbanistiche che vedono la cintura costruirsi attraverso progetti specifici conformi alla strategia generale e all'innovazione gestionale che attribuisce a una società di intermediazione esterna rispetto agli uffici comunali il ruolo di coordinamento, progettazione e attuazione, garantiscono l'effettiva realizzabilità del progetto. Questa è assicurata anche dal fatto che la cintura verde, prima che essere un progetto disegnato, è una definizione mentale e collettiva del concetto di spazio, ottenuta attraverso una intensa attività promozionale e di sensibilizzazione della popolazione. La componente partecipativa è infatti la chiave di volta per la costruzione del progetto-processo.
La cintura verde, assieme al sistema di corridoi verdi regionali, consente di porre in salvaguardia un'estensione considerevole del territorio comunale rimasta inedificata. La realizzazione di questo sistema non grava però solo sull'Amministrazione poiché l'acquisizione pubblica è ridotta esclusivamente alle aree ritenute strategiche per il funzionamento della cintura verde, cioè i parchi e le aree verdi ricreative attrezzate. Il *GrünGürtel* prevede infatti di mantenere gli usi forestali e agricoli esistenti nei territori periurbani limitando il proprio intervento alle opere di miglioramento ambientale.

SECONDO LIVELLO: IL PROGETTO

Il *GrünGürtel* non è un progetto *formale*, cioè finalizzato alla definizione di una forma urbana statica e preordinata, ma è un progetto in cui la molteplicità di spazi inedificati ai margini dell'insediamento risulta indispensabile agli equilibri ecologici della città stessa.

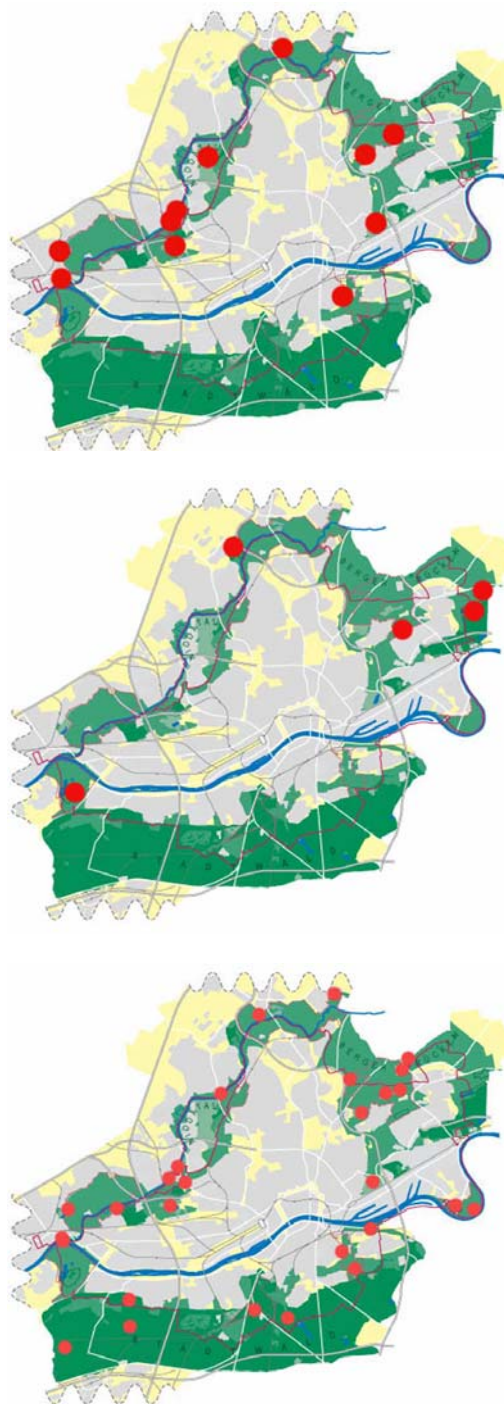



Figure 12, 13 e 14. Gli elementi del *GrünGürtel*: i dodici parchi urbani, le aree di naturalità, i luoghi di interesse storico e culturale.
Fonte: http://www.frankfurt.de, rielaborazioni.

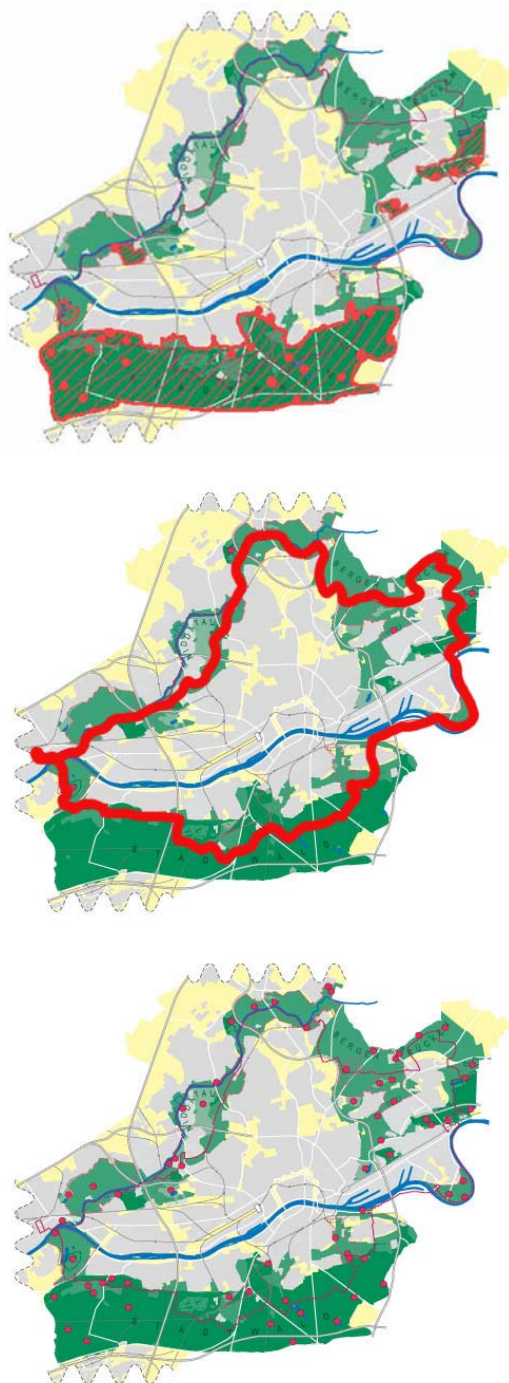



Figure 15, 16 e 17. Gli elementi del *GrünGürtel*: le attrezzature nel bosco urbano, il percorso ciclabile circolare, l'insieme dei luoghi di interesse nella cintura verde.
Fonte: http://www.frankfurt.de, rielaborazioni.

Due tipologie di paesaggio prevalgono nel *GrünGürtel*: quello forestale a Sud e quello agrario, in particolare lungo il corso del Nidda che forma il semicerchio nord-occidentale della cintura sul quale essa si articola per circa la metà della propria estensione La struttura principale del *GrünGürtel* è dunque formata da aree verdi che mantengono i territori inedificati, necessitando un basso livello di manutenzione e consentendo così la sopravvivenza del sistema.
Il bosco urbano è utilizzato per attività ricreative ma riveste anche un ruolo produttivo. Questa è una situazione abbastanza *sui generis* poiché sono rari i casi in cui un'area boscata ricreativa ha mantenuto una funzione economica. Tale soluzione permette però di sostenere il bosco su ampie superfici - per potersi mantenere, infatti, l'ecosistema forestale ha bisogno di dimensioni minime legate alle caratteristiche pedologiche, al clima, alla posizione - non contrastando con la principale funzione, cioè garantire la ricreazione, anche grazie ad una forestazione non troppo compatta. Anche la presenza dell'agricoltura, soprattutto se riconvertita in forme ecologicamente sostenibili, contribuisce alla salvaguardia della cintura verde. Essa rappresenta l'uso del suolo più adatto; non è pensabile, infatti, altra forma di utilizzazione estensiva per le aree di pianura o comunque non di alta-collina e montagna dove è possibile immaginare usi di tipo silvo-pastorale. Nei territori suburbani l'attività agricola è però inficiata da una serie di fattori come la dispersione insediativa, l'inquinamento o la marginalità di alcune aree che determinano una riduzione della redditività mettendone a rischio la sopravvivenza. Alla rete fluviale, della quale si prevede il recupero anche nel sistema minore, è attribuita l'importante funzione di connessione ecologica.
Accanto allo spazio definito "naturale" - ambiti fluviali, aree agricole, boschi - particolare attenzione è rivolta alla progettazione allo "spazio sociale", cioè parchi, aree attrezzate, zone sportive, spazi per lo svago, campi gioco, che non sono isolati ma integrati e collegati alle aree scolastiche e residenziali. In particolare sono privilegiate tipologie di parco compatibili con gli usi agricoli e forestali.
La cintura verde risponde ad una molteplicità di funzioni complementari: ecologiche, sociali ed urbanistiche. Le finalità educative sottese a quelle ricreative rappresentano uno degli obiettivi della creazione del *GrünGürtel*, come testimonia l'intensa opera di pubblicizzazione e di promozione di eventi e attività che vi si svolgono. Le attività ricreative sono considerate un'esigenza prioritaria che permette il soddisfacimento di obiettivi sociali, come garantire spazi fruibili a breve distanza alle categorie più deboli quali anziani e bambini.

VALUTAZIONE

3 parametri valutativi

RELAZIONALITA'

Il *GrünGürtel* non si pone come un segno di cesura attorno alla città, ma svolge un ruolo di cerniera tra Francoforte e il suo territorio; non si disegna forzatamente una nuova forma all'area urbana, ma si segue la configurazione morfologica; non si impongono nuove funzioni, ma si assecondano le vocazionalità dei luoghi. Il sistema di spazi che costituiscono il *GrünGürtel* non è *altro* rispetto al territorio posto oltre il confine amministrativo: è paesaggio agricolo, forestale e naturale. La percezione è continua e la linea di demarcazione è data dall'articolazione paesistica: il grande bosco urbano a Sud, il corso del fiume Nidda a Nord-Ovest.

L'attitudine sinaptica del *GrünGürtel*, cioè la capacità di stabilire relazioni trasversali che intersecano e si sovrappongono al disegno circolare della cintura, è assicurata dalla presenza dei *Regionale Grünzüge*, i corridoi verdi che, appoggiandosi alla rete fluviale, corrono sia verso il centro della città che in direzione esterna, verso le aree di importanza regionale. Se il sistema fluviale garantisce la connessione ecologica, il collegamento funzionale tra i diversi ambiti della cintura è svolto da una rete capillare di percorsi ciclo-pedonali, sia radiali dal centro urbano che circolari. In questo modo tutte le aree sono messe in relazione fra loro e con la città, scongiurando così la marginalizzazione dei luoghi della cintura più distanti e collegando le zone residenziali con le attrezzature a loro servizio, sportive e ricreative. La fruibilità della cintura verde si poggia inoltre su un efficiente sistema di mobilità pubblica (autobus e metropolitana) che affianca quello di mobilità alternativa e quello carrabile ordinaria costituita dalle "strade di particolare qualità" e "di particolare significato". Le risorse naturali, storiche e culturali sono messe in rete attraverso la predisposizione di una serie di circuiti di valorizzazione turistica delle stesse.

FLESSIBILITÀ

La realizzazione della cintura verde consente di raggiungere obiettivi multipli. Protezione ecologica, valorizzazione del paesaggio agrario, ma anche finalità produttive (agricoltura, selvicoltura) sono affiancate dalla incentivazione delle attività turistico-ricreative. Il mantenimento dell'agricoltura e della selvicoltura esistenti costituisce una finalità importante all'interno della strategia del *GrünGürtel*, poiché questi due usi del suolo consentono di gestire grandi estensioni territoriali inedificate senza doverle riconvertire ad usi e gestione pubblici. L'intervento dell'Amministrazione in queste aree può così concentrarsi sull'equipaggiamento vegetale dei percorsi, la realizzazione di infrastrutture e attrezzature, la manutenzione dei corsi d'acqua, la forestazione. Il *GrünGürtel* inoltre, non prevede la modifica delle attività che attualmente si svolgono nei territori investiti dalla previsione di cintura, ma delle modalità di gestione degli stessi per renderli compatibili con la strategia generale.

Figure 18, 19 e 20. La città vista dalle colline che la circondano, il cui paesaggio coltivato fa parte della cintura verde. Il paesaggio periurbano mantiene la vocazione agricola tradizionale con aree a frutteto; aree agricole sono dislocate anche lungo il corso dei fiumi Nidda e Meno.
Fonti: fotografia di Gabriele Paolinelli, TOM KOENIGS (a cura di), op. cit., 1991, pag. 29 e TOM KOENIGS (a cura di), *Stadt-Parks. Urbane Nature in Frankfurtan Main*, Campus Verlag, Frankfurt 1993, pag. 156.

Si mantengono dunque le attività agricole, ma si riconvertono a modalità di tipo ecologico; si continua a utilizzare il bosco per finalità produttive, ma se ne garantisce il carattere estensivo che consente lo svolgimento di attività ricreative al suo interno. Le funzioni che contraddistinguono la cintura verde sono infatti diverse ma compatibili. L'agricoltura, se attuata in forme *sostenibili* e la selvicoltura possono coesistere con la presenza di aree destinate alle attività ricreative e allo svago senza innescare grandi elementi di conflittualità. Maggiori elementi di contrasto possono derivare dalla fruizione pubblica di aree agricole per i percorsi di attraversamento delle aree coltivate.

Figure 21, 22 e 23. Aree verdi attrezzate di nuova realizzazione e parchi storici di cui la città è ricca, rappresentano *pause strutturanti* nel tessuto urbanizzato; la rete idrografica costituisce la struttura connettiva che consente il collegamento sia con il centro urbano che con le aree naturali poste oltre i confini amministrativi di Francoforte.
Fonti: fotografia di Gabriele Paolinelli e TOM KOENIGS (a cura di), op. cit., 1991, pagg. 158, 76.

In questo quadro, i parchi pubblici svolgono funzione di poli attrattori, ciascuno per la sua propria specificità (aree ricreative, sportive, naturali, eccetera). La strategia del *GrünGürtel* è però volta alla realizzazione di parchi di tipologia meno *codificata*, indicati come "paesaggio di interesse speciale" o "nuovi tipi di parco compatibili con gli usi agricoli e forestali". Attraverso queste forme di spazi aperti si intende dare risposta alle esigenze ricreative della popolazione metropolitana con opere di carattere minimale, senza produrre eclatanti modificazioni dei caratteri del luogo e riducendo anche i costi di realizzazione.

SOSTENIBILITÀ

La possibilità di orientare effettivamente lo sviluppo della città attraverso la strutturazione degli spazi aperti, è resa possibile da un quadro legislativo che consente alla pianificazione paesistica di essere parte integrante dello strumento urbanistico comunale e di tradursi in progetti di paesaggio coordinati dal quadro strategico dato dalla cintura verde.

Altri elementi hanno svolto un ruolo fondamentale nella realizzazione del *GrünGürtel*: aver vincolato con un atto amministrativo una notevole estensione di territorio comunale, pari ad un terzo della sua superficie; aver disposto di notevoli investimenti iniziali; aver costituito strutture di intermediazione dotate di autonomia, professionalità e capitali, preposte alla progettazione e gestione della cintura verde; aver promosso un'intensa campagna di sensibilizzazione e di coinvolgimento della cittadinanza che ha rappresentato essa stessa un elemento di forza in momenti di crisi.

Il *GrünGürtel* è dunque un *processo*, supportato politicamente ed economicamente, che si sviluppa sul lungo periodo, in grado di costituire il quadro strategico di riferimento per gli interventi progettuali specifici.

La sostenibilità economica dell'operazione è assicurata dalla limitazione dell'acquisizione pubblica ai parchi ritenuti elementi cardine del sistema e dalla messa in atto di una modalità di incentivi e convenzioni con i privati proprietari delle aree agricole e forestali per cui sulle finanze dell'Amministrazione gravano solo i costi per le opere di equipaggiamento vegetale e di manutenzione della rete stradale su queste superfici, che coprono comunque la maggiore estensione all'interno della cintura verde.

Il mantenimento di una dimensione territoriale così vasta è garantito proprio dalla presenza di attività agricole e forestali estensive a bassi costi di gestione e dall'aver adottato una politica di recupero e valorizzazione delle risorse naturali e culturali.

Ravenna, fotografia di Antonella Valentini 2004

DESCRIZIONE
11 dati identificativi

DENOMINAZIONE
Cintura verde di Ravenna

CONTESTO GEOGRAFICO
Ravenna – Italia.
La città di Ravenna è nata al margine della laguna generata dal delta del fiume Po e ancora oggi paludi e acquitrini, lagune salmastre, canneti e cordoni di dune litoranee caratterizzano il paesaggio ravennate in cui si estende il Parco regionale del Delta del Po. Lungo la costa sono presenti zone interessanti dal punto di vista naturalistico tra cui spiccano la Pineta di Classe e la Pineta di S. Vitale. Le pinete, che in origine coprivano tutto il litorale, sono formate dal pino domestico introdotto per le necessità di cantiere del vicino porto di Classe dove i Romani costruivano le loro navi. La vegetazione del sottobosco è tipicamente mediterranea, con erica, cisto, lentisco, fillirea, olivello. L'importanza di questi ecosistemi è anche di natura culturale per essere stati decantati da poeti come Dante e Byron. La città ha subito una notevole espansione urbanistica alla metà del XX secolo, pur mantenendosi piuttosto compatta intorno al centro storico. Ben sessantasette frazioni sono disperse nel territorio ancora agricolo dove si pratica un'attività intensiva (principalmente mais, barbabietola) con vaste aree a frutteto (pesche).

CONTESTO CULTURALE
Ravenna ha iniziato la costruzione della propria cintura verde grazie alla presenza di una efficace strumentazione urbanistica regionale, indice di un quadro legislativo, ma anche culturale avanzato. Diversamente da città dove questo disegno è contenuto solo nel piano regolatore, qui è perseguito attraverso l'applicazione di uno strumento di settore riguardante il verde urbano. In Italia non esiste il piano del verde su scala nazionale. Introdotto alla fine degli anni Ottanta in Emilia Romagna, questo strumento ha rappresentato una notevole innovazione per l'attenzione specifica e non subordinata al tema del verde attribuita in sede di pianificazione comunale, sebbene più recenti orientamenti vedono la necessità di considerare la pianificazione paesistica all'interno degli strumenti urbanistici generali e non settoriali. Elemento utile a comprendere l'impostazione metodologica del progetto è anche la formazione culturale del progettista, paesaggista tedesco che opera in Italia e che negli stessi anni partecipa al *GrünGürtel* di Francoforte.

CONTESTO LEGISLATIVO
Il progetto della cintura verde è inserito nel Piano del verde allegato al Piano Regolatore Generale del 1993. Questo strumento, previsto dal Programma Regionale del Verde Urbano del 1989, ha seguito l'iter amministrativo degli strumenti urbanistici settoriali conclusosi con la sua approvazione in Consiglio Comunale. Nella fase analitica il Piano del verde ha ripreso e sviluppato le indicazioni contenute nei documenti specifici per i Parchi territoriali Sud e Nord individuati nel PRG'83 e adesso confermati come "stazioni" del Parco regionale del Delta del Po, oltre tutte le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione provinciale e regionale. Il Piano del verde rappresenta il quadro generale al quale devono uniformarsi gli approfondimenti specifici; la sua attuazione avviene attraverso "progetti pilota" redatti sia dall'Amministrazione che dai privati esecutori delle nuove lottizzazioni.

CARATTERI DIMENSIONALI
Spaziali
Il Comune di Ravenna ha una estensione territoriale vasta a fronte di una superficie urbana contenuta: 65.693 ettari, di cui:
- 2.078 di costa (arenile e cespugliato);
- 3.300 di pinete;
- 5.420 di zone umide;
- 50.000 di aree agricole;
- 4.798 di urbanizzato (città e 67 frazioni).

La cintura verde ha una superficie di 470 ettari (meno dell'1% del territorio comunale), di cui:
- 32 di proprietà pubbliche (7%);
- 87 di servizi pubblici di quartiere di progetto (18%);
- 117 di verde attrezzato di progetto (25%);
- 51 di verde pubblico di compensazione o filtro di progetto (11%);
- 153 di aree agricole (33%)
- 30 di aree demaniali fluviali (6%).

Demografici
137.000 abitanti (1981).

Temporali
- 1989-1993, censimento del verde urbano, stesura del Piano del verde, individuazione delle strategie, predisposizione del progetto pilota, redazione dei progetti campione;
- 1996, inizio dei primi lavori di realizzazione;
- 2004, è in corso la verifica dello stato di attuazione del progetto e la stesura della sua revisione nel piano strutturale comunale.

Economici
Il programma finanziario iniziale prevede sia l'investimento diretto delle risorse pubbliche per acquisire con espropri una minima percentuale di aree ritenute strategiche per l'avvio del processo dove realizzare aree verdi attrezzate, sia l'utilizzo di meccanismi di permuta e cessione di "standard a distanza". La massima potenzialità teorica di acquisizione gratuita di aree pubbliche della cintura risultante dai meccanismi di scambio, calcolata in fase di progetto, ammonta a circa centosessantacinque ettari.
Per l'acquisizione diretta è prevista una quota parte (quindici percento) degli introiti comunali derivanti dagli oneri di urbanizzazione primari e secondari. Stimando un valore medio di indennizzo delle aree comprese nella cintura pari cinquantamila lire a metro quadro, è ipotizzata l'acquisizione di quattro-cinque ettari all'anno.

SOGGETTI COINVOLTI
- Comune di Ravenna, Assessorato all'Ambiente e Assessorato all'Urbanistica quali soggetti responsabili del PRG'1993, Marcello Vittorini consulente generale al piano.
- Progettisti esterni all'Amministrazione estensori del piano del verde, della progettazione pilota della cintura verde e delle aree campione: architetti Andreas Kipar (responsabile anche della revisione della cintura verde in atto), Mauro Panigo, Paola Milani e Anna Gatto, agronomi Antonio Stignani e Paolo Gueltrini.
- Studi professionali vari per la redazione dei progetti di dettaglio della cintura verde, tra cui lo studio Kipar per il Parco Peep Molino, Stignani-Gueltrini per il parco sul fiume Uniti.
– Una equipe guidata dal prof. Boris Podrecca è risultata vincitrice del concorso internazionale di idee per la progettazione del Parco del Mausoleo di Teodorico.

FINALITA'
1. Delineare i limiti dello sviluppo urbano;
2. fungere come filtro dalla viabilità esterna;
3. incrementare la scarsa dotazione di aree ricreative all'interno della città;
4. migliorare in quantità e qualità la dotazione di verde delle aree di frangia;
5. recuperare da situazioni di degrado gli spazi monumentali lungo il percorso delle mura urbane;
6. ricucire il sistema ambientale a scala territoriale con quello del verde pubblico costituito dai parchi e giardini di quartiere, migliorando anche il collegamento tra le diverse tipologie di verde;
7. creare fasce di verde naturale con funzione di riequilibrio ecologico-ambientale;
8. alleggerire dall'eccessiva pressione antropica le pinete e gli altri fragili ecosistemi naturali.

STRATEGIA
La strategia della cintura verde deve essere letta all'interno delle previsioni del Piano del verde che, secondo una visione sistemica degli spazi aperti, coinvolge l'intero territorio comunale, creando connessioni e continuità tra quattro diversi sistemi territoriali. La "cintura verde interna", a margine del centro storico (*capoluogo*), è collegata con quella "esterna", concepita come occasione per migliorare la scarsa dotazione delle aree urbane più periferiche (*frangia*).
Questa cintura è intesa inoltre come cerniera tra il verde di quartiere e quello territoriale delle pinete e dei parchi agricoli, a cui è collegata da una rete capillare di percorsi ciclabili. I nuclei significativi della cintura sono costituiti da tre parchi in posizioni strategiche: a Nord il Parco Teodorico con funzione di polo di connessione tra i vari sistemi, a Sud-Est il Parco Cesarea e ad Ovest il Parco Baronio. Al *forese* è attribuita valenza paesaggistica con la creazione dei parchi agricoli interfrazionali; al *litorale* è legata la capacità di offrire importanti alternative turistiche.

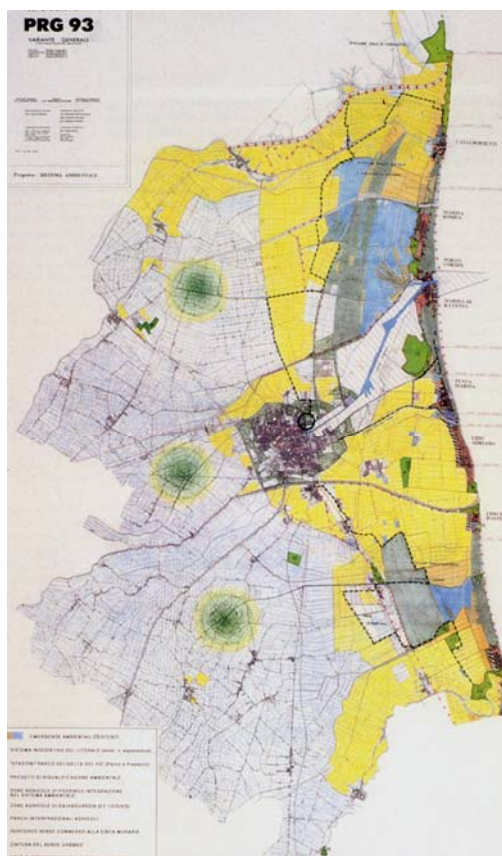



Figura 1. Il sistema ambientale nel P.R.G. del 1993: i tre parchi agricoli interfrazionali (cerchi), le emergenze ambientali esistenti delle pinete litoranee (in scuro) e il sistema delle aree agricole di salvaguardia (in chiaro).
Fonte: ANDREAS KIPAR e altri, *Speciale Ravenna*, "Folia" di "Acer", 1, 1998, pag. 46.

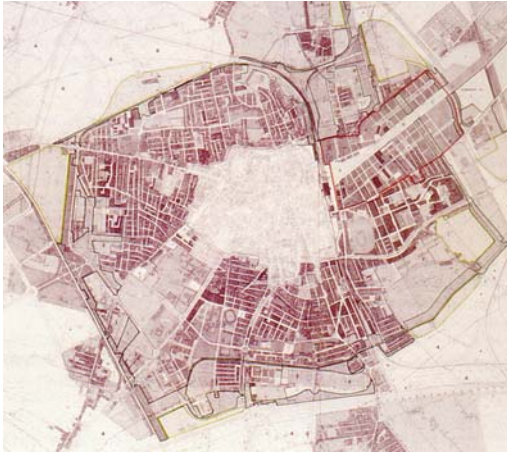



Figura 2. Il limite tra città e campagna è dato dal segno netto di una serie di infrastrutture stradali sulle quali si attesta il sistema degli spazi aperti della cintura verde.
Fonte: MARCELLO VITTORINI e altri, *Progetto Ravenna'93*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1994, pag. 49.

Il sistema del verde costiero però non può prescindere da quello del territorio agricolo poiché la sola pineta demaniale non è in grado di sorreggere il carico estivo, come pure le due Stazioni del Parco del Po che presentano altresì problemi di fragilità ecologica e di elevata sensibilità al carico antropico. Il Piano del verde, quindi, prevede di agire simultaneamente sui due sistemi al fine di ridimensionare e riequilibrare la pressione che attualmente grava sulla costa orientandola verso l'entroterra. Nel territorio agricolo sono inoltre individuate le aree adiacenti a zone di rilevante valore ambientale, con caratteristiche non ottimali di funzionalità produttiva, in cui sono effettuati interventi di riqualificazione ambientale e trasformazione della fisionomia dei suoli (allagamento e rimboschimento).

PROGETTO

Analisi paesistiche

Nel 1992 è condotta una indagine conoscitiva sul patrimonio del verde urbano, finalizzata a specificarne le caratteristiche morfologiche, tipologiche e funzionali per orientarne correttamente la gestione. Il territorio comunale è suddiviso in quattro sistemi (capoluogo, frangia, forese, litorale) nei quali sono individuate sei tipologie di verde - spazi verdi, giardini di quartiere, verde sportivo, stradale, di servizio, cippi e sacrari - per un totale di tre milioni di metri quadrati. L'indagine evidenzia la carenza di spazi effettivamente fruibili e la loro disomogenea distribuzione.
I dati sono attualmente aggiornati dal censimento informatizzato condotto dall'Ama, l'Azienda comunale di gestione e manutenzione del verde pubblico.

Elaborati grafici- Scala di rappresentazione

La cintura verde è sviluppata come progettazione pilota all'interno del Piano del verde (in scala 1:10.000, 1:5.000);
i progetti esecutivi sono studiati al dettaglio della scala 1:200.

Progetto della cintura verde

La "cintura verde esterna" è costituita da spazi che provvedono alla continuità fisica e percettiva tra paesaggio urbano e rurale. Sono indicati nel P.R.G. come zone pubbliche G1 (aree per servizi pubblici di quartiere), G3 (verde attrezzato), G4 (verde pubblico di compensazione o filtro) e zone H3 (verde agricolo con funzione paesaggistica).
La struttura portante della cintura è rappresentata dal verde pubblico attrezzato che comprende: parchi pubblici, impianti sportivi e orti urbani. La "cintura verde interna", chiamata anche "murazione verde", è un percorso ciclo-pedonale lungo le mura romane di raccordo delle presenze storiche. Quale elemento di ricucitura dei margini storici si connette alla cintura esterna mediante un sistema radiale di percorsi. Le aree della Rocca Brancaleone e del mausoleo di Teodorico costituiscono il nodo di connessione tra le due cinture collegate tramite una passerella ciclo-pedonale.
Il progetto prevede che tre luoghi, situati in aree strategiche per soddisfare i bisogni di ogni settore della città, svolgano funzione di poli di attrazione. Sono i PARCHI PUBBLICI del Mausoleo di Teodorico, Cesarea e Baronio (questi ultimi due indicati nel P.R.G. come zone per servizi pubblici di quartiere, mentre il primo contrassegnato come verde attrezzato), in grado di attrarre i cittadini offrendo varie tipologie di servizi. Obiettivo specifico, il mantenimento dei caratteri agrari preesistenti attraverso l'uso della vegetazione e la riproposizione dei segni della tessitura storica (rete scolante, viabilità minore, eccetera).
Particolare attenzione è attribuita agli ORTI URBANI (presenti ad esempio nel parco del Peep Molino) intesi quali risorsa aggiuntiva del sistema e strumento di partecipazione dei cittadini alla manutenzione degli spazi verdi.
Lungo le principali infrastrutture stradali che delimitano l'area urbana, in particolare la via Classicana, o in vicinanza delle aree industriali, sono previste ZONE FILTRO E COMPENSAZIONE costituite da ampie superfici alberate (dai quindici-venti metri a settanta-novanta metri di profondità). Alla barriera vegetale, generalmente associata a movimentazioni di terra, è attribuita funzione di separazione e protezione dalle fonti di inquinamento, provvedendo a mitigare gli impatti visivi, di diminuzione delle emissioni di

rumore, di assorbimento di gas e polveri inquinanti. L'impianto vegetale è realizzato con tecniche di forestazione urbana, utilizzando piantine forestali di due anni di età, intervallate di tanto in tanto con piante da vivaio al fine di garantire un effetto più immediato, disposte con sesti regolari (2x2 metri) in una maglia con andamento talvolta curvilineo per indurre un carattere naturaliforme.
Alcune aree agricole rimaste intercluse nell'espansione urbana diventano parte integrante della cintura verde pur non modificando il loro regime proprietario. Per questo VERDE AGRICOLO CON FUNZIONE PAESAGGISTICA il piano opera con incentivi finalizzati al mantenimento dell'attività produttiva e al consolidamento e alla tutela del paesaggio che qui assume un ruolo particolarmente delicato, di cerniera tra il paesaggio urbano e quello agricolo.
Altre categorie della cintura verde, minoritarie di estensione, sono relative a zone verdi private per attrezzature sportive e ricreative di uso pubblico ("Comparti Vasti", a Sud dell'abitato), dove il piano prevede la sistemazione del venti percento dell'area a verde alberato. Infine, è prevista la realizzazione di un parco fluviale lungo i Fiumi Uniti (fiumi Montone e Ronco) a Sud della città, i cui argini sono attualmente coltivati ad orti o lasciati a prato.

Interventi previsti
1. Realizzazione di tre parchi pubblici;
2. realizzazione del percorso lungo le mura per valorizzare gli spazi aperti monumentali;
3. forestazione urbana per la creazione di aree filtro e compensazione;
4. costituzione di orti urbani.

Disegno dei confini
Il perimetro esterno della cintura verde è definito da infrastrutture stradali, ferroviarie e fluviali esistenti, per cui il sistema degli spazi aperti è effettivamente stretto tra il margine dell'edificato e le linee infrastrutturali. Questo sottolinea l'idea della cintura verde come elemento di separazione tra città e campagna, talvolta costituito però solo da una esile linea verde.

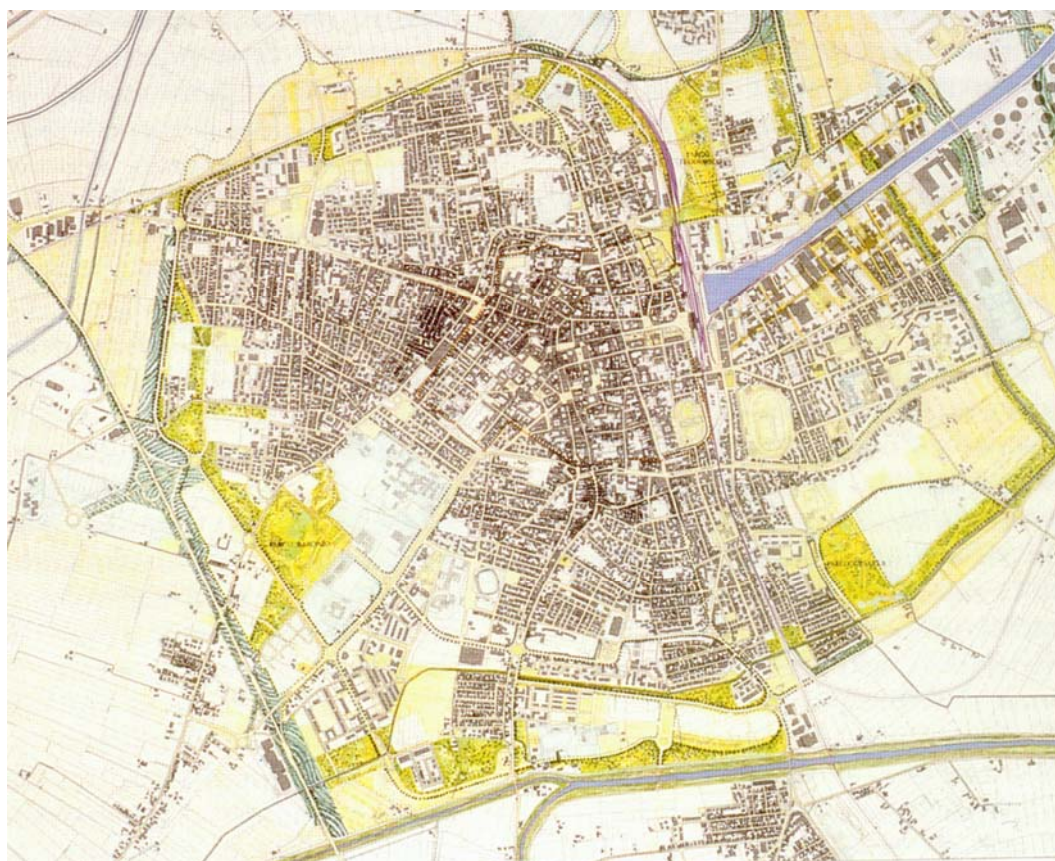



Figura 3. PRG'93, "Progetto Cintura del verde urbano". Già in questo primo schema sono individuate le tipologie di verde che costituiscono la struttura portante della cintura: i parchi urbani e i giardini pubblici attrezzati, il parco fluviale, il verde di filtro e compensazione, gli orti urbani, le aree agricole. Questo sistema di spazi aperti che circonda il nucleo capoluogo si estende dai margini delle edificazioni periferiche fino alle linee infrastrutturali che dividono nettamente la città dal territorio agricolo.
Fonte: MARCELLO VITTORINI e altri, op. cit., 1994, pag. 69.

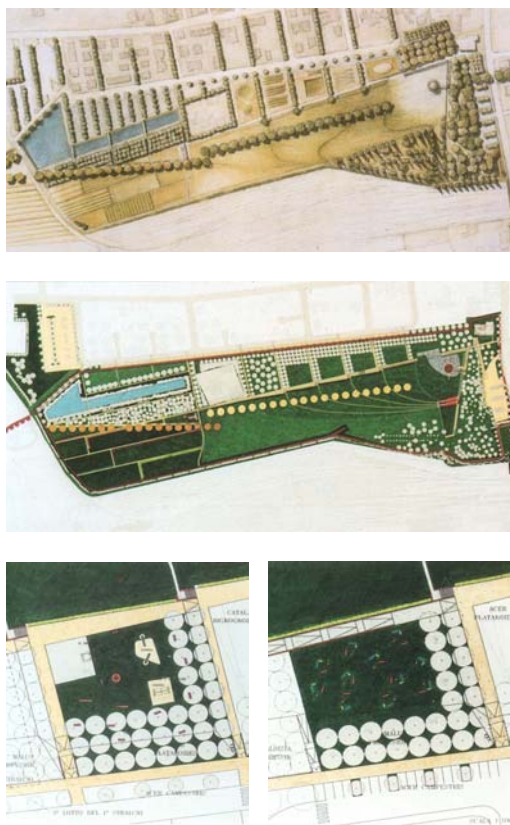



Figure 4, 5, 6. Parco Teodorico: progetto vincitore del concorso internazionale di idee del 1996, capogruppo prof. arch. Boris Podrecca. Progetto definitivo-esecutivo prof. arch. Podrecca e Teprin Associati, planimetria generale e particolari degli orti conclusi tematici.
Fonte: ANDREAS KIPAR e altri, op. cit., 1998, pag. 43 e VIDMER MERCATALI, ANDREAS KIPAR, FRANCO STRINGA, FRANCESCA PRONI, *Parco Teodorico, i sei progetti di Concorso*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 1998.

Progetti di paesaggio

PARCO TEODORICO. Il concorso di progettazione dell'area del Mausoleo di Teodorico ha rappresentato una duplice occasione, sia per la presenza monumentale che imponeva al paesaggio di essere scena *discreta*, sia per la posizione nodale, a margine del centro storico, che richiedeva al progetto di mediare il rapporto tra città e territorio rurale.

Il progetto di concorso è realizzato attraverso i fondi previsti per il Giubileo (primo stralcio 1999-2000, il secondo stralcio è in corso). La continuità a livello percettivo con il paesaggio rurale è ottenuta dalla presenza seriale di orti e dalla vegetazione; un filare di farnie (*Quercus robur*) è l'asse del parco agricolo, mentre un filare di pini (*Pinus pinea*) segna l'asse monumentale verso il mausoleo evocando le pinete del territorio ravennate. Il mausoleo diventa il fuoco prospettico del parco accentuato dal lieve digradare del prato fino alla quota del suo basamento e dalla presenza di un percorso pedonale più alto, a livello degli orti conclusi.

Il grande prato costituisce la base neutra su cui emerge l'architettura, alla quale si accede anche attraverso gradinate dagli orti conclusi. Il "giardino delle ombre" del bosco, il "giardino del vento" dove far volare gli aquiloni, il "giardino dei giochi" dedicato ai bambini ed altri spazi sono gli orti conclusi che continuano la maglia geometrica degli isolati urbani, riproponendo i *segni* della città nel parco. Una pista ciclabile segue la linea ferroviaria il cui terrapieno è segnato da una siepe mista.

PARCO DEL PEEP MOLINO. Uno dei primi interventi previsti dal Piano del verde nella cintura esterna è la realizzazione del verde attrezzato di pertinenza ai nuovi complessi edilizi residenziali e dal verde di filtro previsto lungo il margine della via Classicana. Il disegno del giardino di quartiere (un'area di circa undicimilacinquecento metri quadrati) riprende l'orientamento degli elementi morfologici che caratterizzavano il paesaggio agrario e che tuttora si osservano ad Ovest dell'asse stradale. Il tracciato dei percorsi principali prende spunto dall'orditura dei terreni agricoli seguendo la trama delle scoline, mentre la vegetazione ripropone sistemi di coltivazione tradizionali con frutteti, alberature, siepi e arbusti. Le alberature sono disposte sulla base di una maglia ortogonale proponendo un arboretum con specie caratteristiche del paesaggio ravennate: lecci (*Quercus ilex*), pini (*Pinus pinea*) e farnie (*Quercus robur*), a cui si associano alberi da frutto come diosperi (*Diospirus kaki*), ciliegi (*Prunus domestica* e *Prunus padus*), gelsi (*Morus alba*), meli da fiore (*Malus floribunda*) e arbusti di bosso e lavanda (*Buxus sempervirens* e *Lavandula spica*). I percorsi principali, realizzati in calcestre, suddividono ampi spazi liberi per le attività ricreative e le aree gioco per bambini di diverse fasce d'età. Il verde di filtro (diciannovemila metri quadrati) è attraversato da percorsi ciclabili e pedonali che lo collegano agli altri luoghi della cintura ed è costituito da una zona di forestazione urbana che funge da barriera acustica, visiva ed ecologica, orti urbani e una vasta area a prato alberata a testimonianza della storia agricola del territorio.

Compresa nella cintura verde vi è anche L'AREA DELL'ACQUEDOTTO a Nord-Est della città, di circa due ettari di estensione ed utilizzata in precedenza per la manutenzione degli impianti e per lo stoccaggio dei materiali. Se l'area non può essere resa fruibile al pubblico, assume però un grande valore sia legato alla percezione che un tale ampio spazio riveste nel contesto di margine urbano, sia di tipo ecologico per il riequilibrio delle aree urbanizzate. E' ipotizzata una fruizione a scopo didattico sul tema del percorso dell'acqua e della sua distribuzione dal fiume alla città.

ATTUAZIONE/GESTIONE

La creazione della cintura verde esterna è a carico dell'Amministrazione Comunale, ma anche dei privati che effettuano gli interventi legati a nuove lottizzazioni seguendo la progettazione pilota inserita nel Programma Poliennale di Attuazione. La realizzazione è stata così promossa all'ottanta percento a scomputo degli oneri primari e, in parte, secondari.

Alle aree verdi di cintura è riconosciuta una capacità edificatoria pari allo zero virgola uno metri quadrati su metri quadrati, che si materializza con il trasferimento, a seguito del processo di dismissione delle funzioni portuali, nel comparto Darsena di Città: dieci ettari nella cintura verde producono diecimila metri quadrati di superficie edificabile in darsena. Qui per i proprietari ospitanti è previsto un incremento della loro capacità edificatoria pari al trenta percento della superficie utile ospitata.

Se le aree dei nuovi parchi urbani sono ottenute dal Comune gratuitamente o a prezzi ridotti attraverso meccanismi perequativi, le aree agricole mantengono la proprietà privata mentre è prevista l'acquisizione pubblica solo della "murazione verde".

La gestione è affidata al controllo dell'Azienda municipalizzata H.E.R.A., ma anche ai privati che hanno l'obbligo della manutenzione delle aree per i tre anni iniziali dalla realizzazione, prima che le aree passino alla proprietà pubblica. Sono proposte modalità di coinvolgimento dei cittadini, associazioni e comitati per la manutenzione degli spazi verdi.

RISULTATI

Metodologici

Il principale effetto indotto dal progetto consiste in un cambiamento di prospettiva nelle politiche dei servizi comunali, tese integrare con maggiore attenzione il livello urbano e quello territoriale, a revisionare le politiche degli standard di quartiere e attivare forme di coinvolgimento dei privati nell'attuazione del sistema del verde.

Pratici

I territori di cintura sono stati acquisiti attraverso il meccanismo degli scambi dall'Amministrazione pubblica, che all'inizio del processo non disponeva di alcuna proprietà. Con il trasferimento dei diritti edificatori evitando così gli espropri, la Città è risultata proprietaria della metà dei dieci ettari dell'ampliamento del parco Teodorico di cui è in corso la realizzazione del secondo stralcio, mentre non è stata ancora attivata la progettazione per i parchi Cesarea e Baronio (questo secondo è previsto nel 2005).

In totale nella cintura verde risultano realizzati al trentaquattro ettari e altri cinquanta sono in corso di realizzazione (settembre 2004).

In merito al Piano del verde, non sono stati realizzati i parchi agricoli interfrazionali, mentre i collegamenti ciclabili con il litorale devono essere ancora completati ad eccezione del percorso lungo i Fiumei Uniti che unisce Forlì a Ravenna arrivando fino al mare.

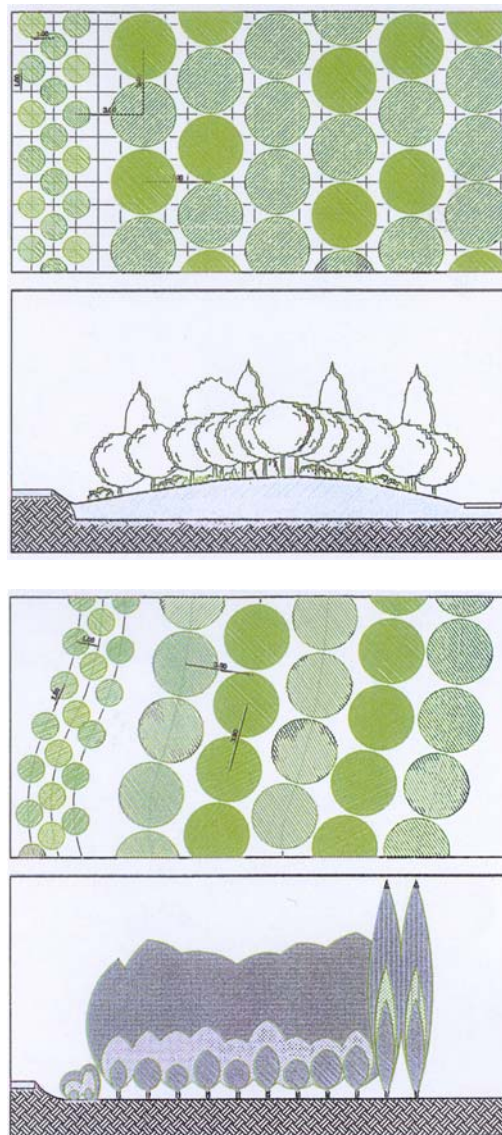



Figure 7 e 8. Impianto del bosco filtro e del bosco ecologico. Nel recente progetto di cintura verde il bosco urbano costituisce la tipologia più importante per estensione e si configura come elemento ad alta riconoscibilità - si ribadisce la sua funzione di elemento di definizione del limite urbano – che funge da filtro rispetto alle linee infrastrutturali oltre costituire un vero e proprio corridoio ecologico. L'impianto è diverso a seconda della sua localizzazione: se è adiacente alle linee infrastrutturali è posto sul terrapieno, se è collocato in zone marginali, lungo gli argini fluviali o dove la vocazione naturalistica è preponderante rispetto a quella funzionale o fruitiva assume un carattere meno rigido. Un'alta percentuale del bosco è costituita da specie sempreverdi, come pini domestici (*Pinus pinea*) e lecci (*Quercus ilex*), per rendere la barriera efficace nei mesi invernali sia sotto il profilo acustico che visivo.
Fonte: ANDREAS KIPAR *Consulenza specialistica per il Piano del verde generale.1 fase*, Relazione, Ravenna 2003, par. 5.1.

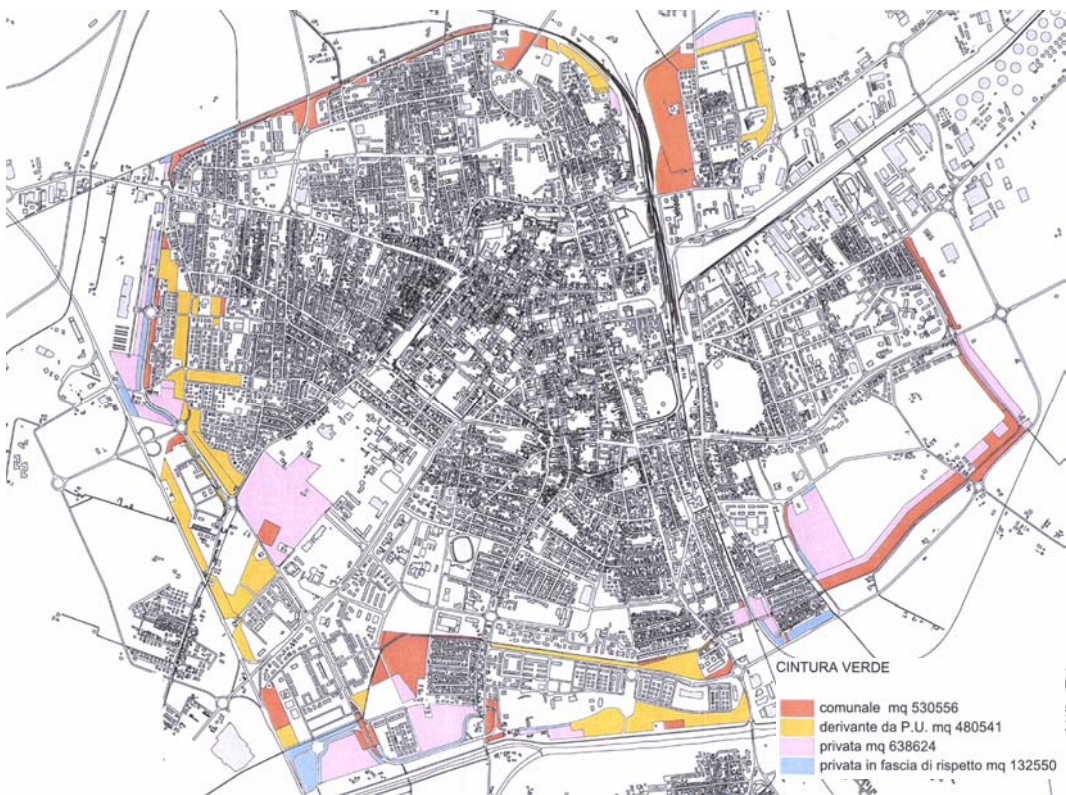



Figura 9. Stato di attuazione della cintura verde alla data maggio 2004.
Figura 10. PRG'93, la cintura verde. Le diverse tonalità di colore indicano la situazione patrimoniale delle aree che ricadono nella cintura verde, evidenziando quelle di proprietà pubblica; quelle con richiesta di cessione gratuita in cambio di una capacità edificatoria materializzabile nel comparto Darsena di Città; quelle inserite in piani urbanistici che pervengono automaticamente alla proprietà pubblica; quelle derivanti dagli standard e le aree agricole con funzione paesaggistica.
Fonti: ANDREAS KIPAR e altri, op. cit., 1998, pag. 47 e Comune di Ravenna, Stato di acquisizione delle aree della cintura verde, 2004.

INTERPRETAZIONE
2 livelli di lettura

PRIMO LIVELLO: LA STRATEGIA

Con il piano del verde si affronta il progetto del verde urbano a scala territoriale, prendendo atto della vasta estensione del Comune in relazione alle dimensioni piuttosto contenute del nucleo capoluogo. Il progetto introduce una visione *ecologica* della città che tiene conto della capacità di carico dell'ambiente, ipotizzando uno scenario in cui il consumo delle risorse urbane è necessariamente coerente con l'esigenza di conservazione del patrimonio naturale. Il progetto, quindi, è volto all'integrazione tra il sistema urbano e quello rurale e litoraneo.

L'articolazione per sistemi consente di leggere le specificità del territorio permettendo la costituzione di un tessuto connettivo su cui innestare l'insieme delle attrezzature urbane esistenti e di progetto. Se il verde costiero rappresentato dalle pinete si *appoggia* necessariamente a quello dell'entroterra con la realizzazione dei parchi agricoli, entrambi sono necessari per riequilibrare e incrementare la struttura degli spazi aperti urbani. La creazione della cintura verde è finalizzata anche alla realizzazione di un sistema in grado di mediare tra la scala urbana del giardino di quartiere e quella territoriale delle emergenze naturalistiche.

Nelle elaborazioni in corso per la revisione della cintura verde sono individuati tre elementi quali strategie per il nuovo sistema del verde urbano: il bosco, le eccellenze e i grandi parchi. Il bosco di cintura diviene l'elemento connettivo e unificante attraverso cui si definisce il limite delle frange urbane; le eccellenze rappresentano pause, che interrompono la continuità della composizione del bosco, attrezzate per la ricreazione; i parchi sono invece definiti "contenitori di funzioni".

SECONDO LIVELLO: IL PROGETTO

Una delle principali motivazioni per la creazione della cintura verde è la ridefinizione dei margini urbani, sia per finalità ecologiche ma anche, soprattutto, estetico- percettive. Il problema della *forma urbis* è particolarmente sentito ed è affrontato con la proposta della "murazione verde", un percorso pedonale e ciclabile con aree alberate e attrezzate, segnato da adeguate "porte", che si richiama ai sistemi fortificati che storicamente individuavano i limiti della città.

Anche la cintura verde "esterna" risulta avere una dimensione trasversale abbastanza ridotta, delimitata da un lato dai margini urbani, dall'altro da una serie di linee infrastrutturali che segnano nettamente il confine con il paesaggio rurale. Questo costituisce al tempo pregio e difetto.

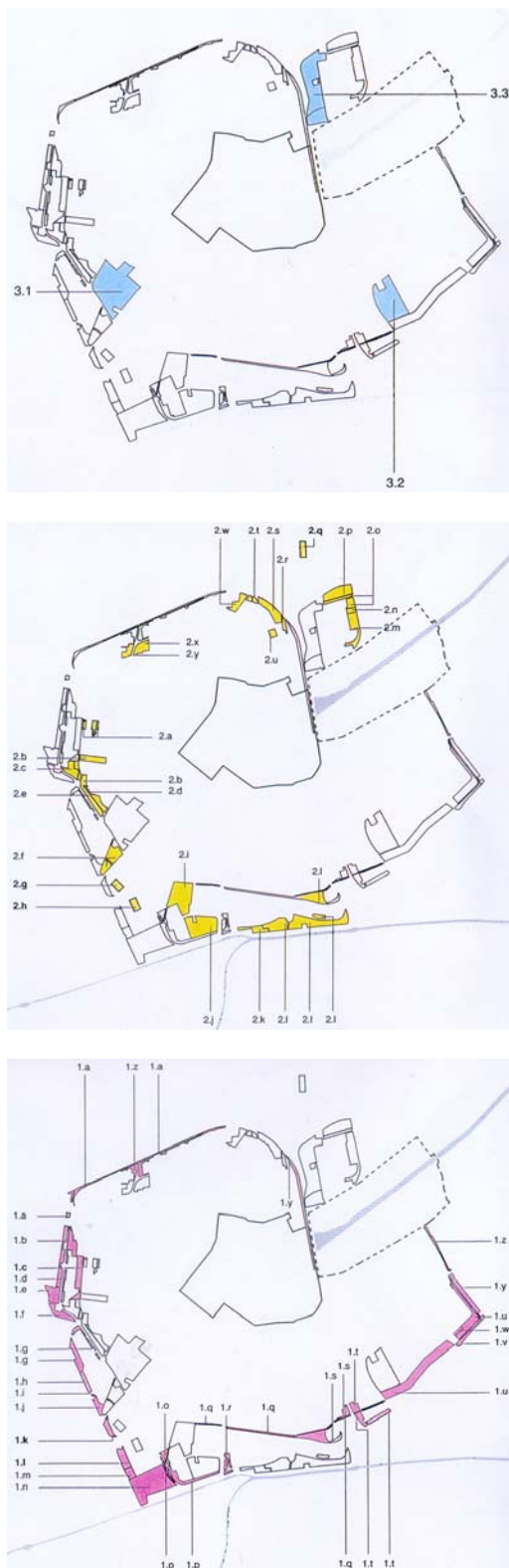
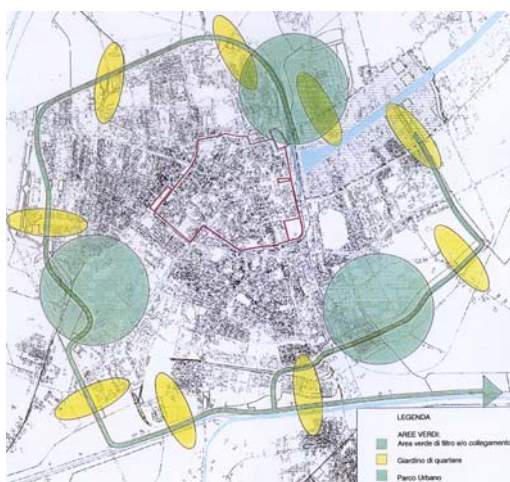
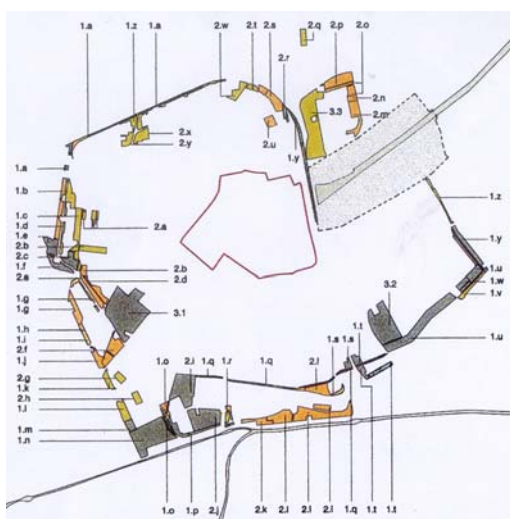
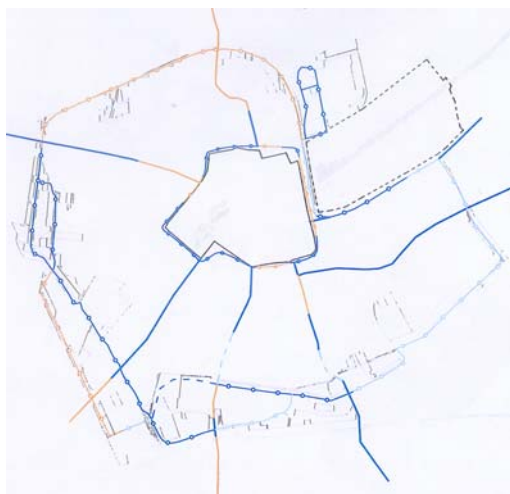



Figure 11, 12 e 13. Parchi, giardini di quartiere e aree filtro. Fonte: ANDREAS KIPAR, op. cit., 2003, par. 3.1, 3.2, 3.3.

Se ridurre la dimensione di intervento alla sola fascia limitrofa alle aree urbane periferiche, puntando soprattutto su tipologie di verde tradizionale (parchi e verde attrezzato) favorisce l'effettiva attuazione del sistema, d'altra parte si rende più diffide la costruzione di un progetto di paesaggio a scala territoriale. Le aree agricole rimaste intercluse nell'urbanizzazione, alle quali si attribuisce comunque una funzione paesaggistica, rivestono infatti un ruolo marginale nel sistema del verde di progetto, volto principalmente a soddisfare la ricreazione dei cittadini. Il miglioramento qualitativo degli spazi verdi presenti all'interno della città e lungo il perimetro delle mura storiche è ritenuto uno degli obiettivi progettuali prioritari; la cintura verde esterna è invece finalizzata anche al miglioramento in termini quantitativi della dotazione di verde.

I tre grandi parchi pubblici periurbani dislocati in posizioni strategiche lungo il perimetro della città, costituiscono gli elementi nodali della cintura, collegati da altre tipologie di verde, principalmente le aree di compensazione e filtro lungo le infrastrutture lineari o di mitigazione delle aree produttive, ma anche gli orti urbani o il sistema di piccoli giardini che rispondono alle esigenze fruitive di quartiere.

Il progetto di revisione avviato nel 2004 in occasione della predisposizione del piano strutturale, conferma sostanzialmente le scelte già effettuate nel piano regolatore degli anni Novanta, puntando sulla ricostituzione dell'equipaggiamento vegetale nel tessuto urbano e agrario e sulla utilizzazione di tipologie di verde di tipo estensivo che richiedano bassi livelli di manutenzione. L'uso di specie vegetali autoctone, l'impiego di materiali ecocompatibili associato alla riduzione dei consumi di energia sono infatti scelte che vanno nella direzione di ridurre il dispendio energetico in particolare nella fase manutentiva e di limitare le risorse finanziarie per la realizzazione.

Si introduce dunque la categoria del bosco urbano che costituisce una evoluzione del sistema del verde di filtro e collegamento, dove il bosco rappresenta il limite dell'*immagine* della città e si attribuisce un ruolo più pregnante al parco fluviale a Sud, quale elemento di connessione ecologica con il litorale.

Il bosco urbano svolge due importanti ruoli, di separazione dalle infrastrutture e attrezzature e di connessione ecologica: a queste funzioni corrispondono due tipologie, il bosco filtro e il bosco ecologico. Considerando l'attuale semplificazione ecologica e semiologia della campagna ravennate, il bosco così progettato rappresenta l'occasione per costituire corridoi ecologici a scala urbana, ma soprattutto territoriale con le aree umide e le pinete litoranee.

Figure 14, 15 e 16. Sistema dei percorsi pedonali- ciclabili e quadro completo di attuazione della cintura verde. I principi della nuova strategia: parchi, giardini e bosco urbano.
Fonte: ANDREAS KIPAR, op. cit., 2003, par. 4.1, 3.0, 4.0.

VALUTAZIONE
3 parametri valutativi

RELAZIONALITA'
La cintura verde è ideata concettualmente come spazio di mediazione tra il verde urbano e quello territoriale. Essa funziona in stretta relazione con il sistema esistente delle pinete litoranee, delle aree naturali del Parco del Delta del Po e dei parchi agricoli interfrazionali di progetto. Nella sua concezione, dunque, la cintura verde non è isolata attorno al nucleo urbano, ma è parte integrante di un sistema del verde più complesso.
Il disegno di cintura è però fortemente improntato sulla ricerca di una nuova definizione dei confini urbani in grado di dare una dimensione *finita* alla città e di individuare un confine netto tra questa e la campagna, risentendo di una certa impostazione *formale* che si percepisce, soprattutto, nel sistema di spazi che cinge il nucleo storico.
La "murazione verde", infatti, è un'immagine particolarmente adatta per la sua forza evocativa a collegare i luoghi monumentali lungo le fortificazioni romane, capace di stabile relazioni *circolari*, lungo il percorso delle mura, piuttosto che *trasversali*, tra la città storica e il paesaggio periurbano. Anche il disegno della cintura verde "esterna", sebbene si presenti in forme moderne, soprattutto nell'attribuzione di funzioni ecologiche e nonostante sia sottolineata la sua *permeabilità*, svolgendo un ruolo di cerniera tra la città e il territorio, risente in parte di questo aspetto legato ad esigenze *di contenimento*.
La definizione del perimetro della cintura si appoggia, arrestandosi, sulla fisicità e geometria delle infrastrutture lineari che delimitano la città. La permeabilità della cintura e la sua capacità di stabilire relazioni trasversali è principalmente affidata alla rete dei percorsi. I collegamenti tra i sistemi territoriali del litorale e del forese sono realizzati tramite una rete capillare di percorrenze pedonali e ciclabili. Sono ridotti i collegamenti ecologici; il disegno della cintura verde non comprende l'ipotesi di integrazione con un sistema di corridoi verdi a scala territoriale.

FLESSIBILITÀ
Con la realizzazione della cintura verde si raggiungono obiettivi multipli. Dotare la città di spazi aperti che possono fornire alla popolazione una valida alternativa agli ambienti ecologicamente più fragili come le pinete, costituisce la finalità primaria. Accanto alla costituzione di un sistema di verde pubblico, anche il mantenimento dell'agricoltura periurbana rappresenta un obiettivo focale della cintura.

Figure 17, 18, 19, 20. I parchi pubblici rappresentano gli elementi cardine della cintura verde (nelle foto le recenti sistemazioni); il territorio agrario costituisce il supporto, sebbene si tratti di paesaggio fortemente impoverito nei suoi caratteri ecologici e percettivi; gli spazi esterni le mura urbane sono luoghi di grande valenza evocativa.
Fonti: fotografie di Antonella Valentini, 2004.

Figure 21, 22, 23 e 24. Il percorso lungo le mura delimita il centro storico connettendo le emergenze storico-culturali (nelle foto la Rocca Brancaleone e il Mausoleo di Teodorico). Gli spazi aperti limitrofi alle mura e l'architettura stessa richiedono, così come previsto, interventi di riqualificazione. Fonti: ANDREAS KIPAR e altri, op. cit., 1998, pag. 48 e fotografie di Antonella Valentini, 2004.

A queste aree è attribuita una "funzione paesaggistica": tale definizione sembra comprendere la ricerca di una percezione continua tra il *dentro* e il *fuori* della cintura, attribuendo un valore estetico al territorio agricolo.
Ma la cintura verde è intesa come un parco lineare continuo, formato principalmente da aree pubbliche, in cui le altre categorie di verde sono in un certo senso minoritarie. La politica di forestazione urbana rafforzata nei recenti indirizzi di revisione, rappresenta un elemento importante della strategia di cintura, fondando le proprie radici nella storia del territorio ravennate, quando le pinete lambivano la città.

SOSTENIBILITÀ
L'effettiva realizzabilità della cintura verde è ottenuta attraverso la correlazione con il progetto di riconversione del quartiere della darsena e l'attivazione di pratiche perequative fondate sul trasferimento dei diritti edificatori. Non prevedendo espropri, nonostante che la maggior parte delle aree di cintura siano rappresentate dunque da verde pubblico, sportivo e di servizio, si garantisce la sostenibilità economica dell'operazione.
Il meccanismo della perequazione è però funzionante poiché esistono aree urbane in cui sono in atto processi di espansione e di ristrutturazione urbanistica.
Anche l'esistenza di uno strumento urbanistico di settore stabilito per legge, il piano del verde, inserito all'interno del piano regolatore comunale, costituisce una ulteriore garanzia di realizzabilità. La stessa *limitazione* del progetto ad un insieme di aree piuttosto contenuto in estensione e costituito principalmente da spazi verdi pubblici e attrezzati, per il gioco e lo svago, rispetto al verde agricolo periurbano, contribuisce all'effettiva implementazione del progetto che lentamente, ma senza interruzione, procede nel tempo.
Si attribuisce inoltre un particolare valore alla partecipazione dei cittadini per la sostenibilità nel tempo del progetto: il piano del verde prevede il coinvolgimento dei privati nella manutenzione delle aree, in particolare con la presenza degli orti urbani.
Il piano, infatti, attraverso la predisposizione di uno specifico apparato normativo, definisce criteri, metodologie e modalità riguardanti non solo la progettazione ma anche la manutenzione delle diverse tipologie di verde. Ad esso sono allegati un elenco delle specie vegetali consigliate, una bozza di regolamento per gli orti urbani, gli standard qualitativi nella produzione vivaistica, la normativa per la difesa della vegetazione nelle aree di cantiere.

APPENDICE B
SCHEDA CASO APPLICATIVO: FIRENZE
Acquisizioni analitiche e interpretazioni diagnostiche

L'appendice rappresenta il supporto alla lettura del paragrafo 3.4 - *Elementi metaprogettuali per il paesaggio di limite fiorentino*, costituendo l'integrazione di carattere analitico e diagnostico alla formulazione progettuale discussa nel testo. Per contro, le elaborazioni qui prodotte si avvalgono delle conoscenze in merito alla realtà locale del caso di studio espresse nei tre paragrafi 3.1, 3.2 e 3.3, che precedono la definizione progettuale. I grafici presenti nell'appendice sono elaborazioni proprie di dati di base forniti dai vari Enti territoriali o tratti da studi editi, la cui provenienza è evidenziata nella citazione della fonte.

La scheda è strutturata in quattro sezioni. L'ANALISI DEI CARATTERI PAESISTICI DEL TERRITORIO FIORENTINO (b.1) si articola sostanzialmente in tre parti: una indagine del mosaico dei soprassuoli condotta alla macro scala sul territorio metropolitano per la definizione dei *potenziali strutturali* e del *potenziale ricreativo* del paesaggio; una analisi condotta nel quadrante periurbano orientale che è compreso nel Comune di Firenze per riconoscere, a titolo esemplificativo e metodologico, i caratteri del tessuto insediativo; un ulteriore approfondimento nel quadrante orientale per definire l'articolazione degli spazi aperti. La prima indagine risulta finalizzata all'applicazione del modello progettuale della cintura verde, le seconde due sono utili, oltre che per la messa a punto del modello di cintura, per la sperimentazione su cunei verdi e *greenway*. Per quest'ultimo modello si fa riferimento anche a ipotesi già avanzate da studi precedenti questa tesi e relativi alla costituzione di un sistema di percorsi extraurbani fondati sulla viabilità rurale storica e alla realizzazione di un sistema di *greenways* di cintura urbana che sono presentati nel testo (vedi paragrafo 3.2).

Alle analisi dei caratteri paesistici fa seguito una verifica della DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DELLA PROPRIETÀ PUBBLICA DELLE AREE (b.2) che per localizzazione, ai margini del tessuto insediativo, sono funzionali alla costruzione dei modelli progettuali sopra elencati.

Infine, si evidenziano le RISORSE TERRITORIALI (b.3) ritenute adatte a costituire elementi fondamentali per la costruzione del progetto dei *paesaggi di limite* e si mettono in luce le POLITICHE TERRITORIALI che rivestono una valenza prioritaria per il conseguimento di tale obiettivo (b.4).

b.1 CARATTERI PAESISTICI DEL TERRITORIO FIORENTINO

Analisi alla macro scala

L'articolazione geomorfologica del paesaggio ha fissato le regole naturali evolutive profonde dell'area metropolitana fiorentina. Il mosaico paesistico dei soprassuoli mostra, ad una lettura macroscopica di scala vasta, una chiara derivazione da tale articolazione. Da questo punto di vista è significativo osservare la distribuzione di due categorie principali di soprassuoli, i boschi e gli insediamenti, ponendo l'area fiorentina nel più ampio contesto della Toscana centro-settentrionale (figure 2 e 3). Da Nord-Est a Sud-Ovest la conca intermontana del Mugello e le pianure alluvionali di Firenze e di Empoli mostrano corone di boschi sui rilievi che vanno progressivamente diminuendo per estensione e continuità. La distribuzione degli insediamenti evidenzia la formazione metropolitana policentrica nella pianura che comprende anche le città di Prato e Pistoia, oltre alle numerose realtà urbane minori interposte, costituendo una grande conurbazione in cui è sempre meno riconoscibile la giacitura originaria dei nuclei storici disposti ai margini del lago pliocenico.

Da questa situazione deriva un paesaggio connotato da condizioni di severo consumo di suolo e dalla progressiva marginalizzazione delle colture agrarie di pianura ad opera della pressione fondiaria. Alla attuale semplificazione ecologica rispetto alla configurazione rurale storica dell'alberata corrispondono evidenti e rilevanti condizioni di congestione spaziale e di criticità visuale. Il paesaggio contemporaneo è sostanzialmente caratterizzato dalla contrapposizione delle due condizioni antitetiche di diversità e frammentazione paesistica. Alla collina, che mantiene una significativa diversità paesistica, nonostante i diffusi processi di trasformazione, insieme a livelli di frammentazione bassi o non irrilevanti, si contrappone la pianura dove il bilancio paesistico si inverte con una caduta significativa della diversità e un grave innalzamento della frammentazione paesistica. L'analisi della distribuzione geografica e quantitativa dei soprassuoli nel territorio comunale di Firenze e dei Comuni limitrofi, permette di registrare con evidenza le caratteristiche territoriali di questi processi.

La classificazione tipologica dei soprassuoli presenti in questo ambito geografico, in funzione della loro importanza relativa in termini di capacità di espressione dei principali gruppi di *potenziali paesistici*, completa le analisi di scala vasta producendo quadri territoriali gerarchizzati.

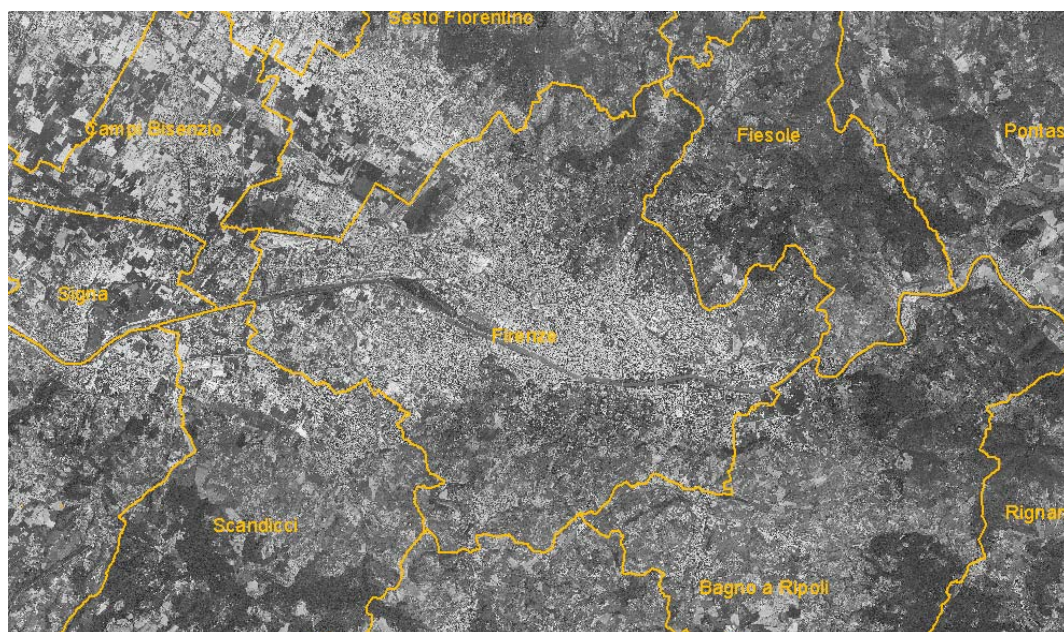



Figura 1. Veduta aerea di Firenze e dei Comuni limitrofi, di cui sono evidenziati i confini amministrativi.
Fonte: Provincia di Firenze, foto AIMA 2000.

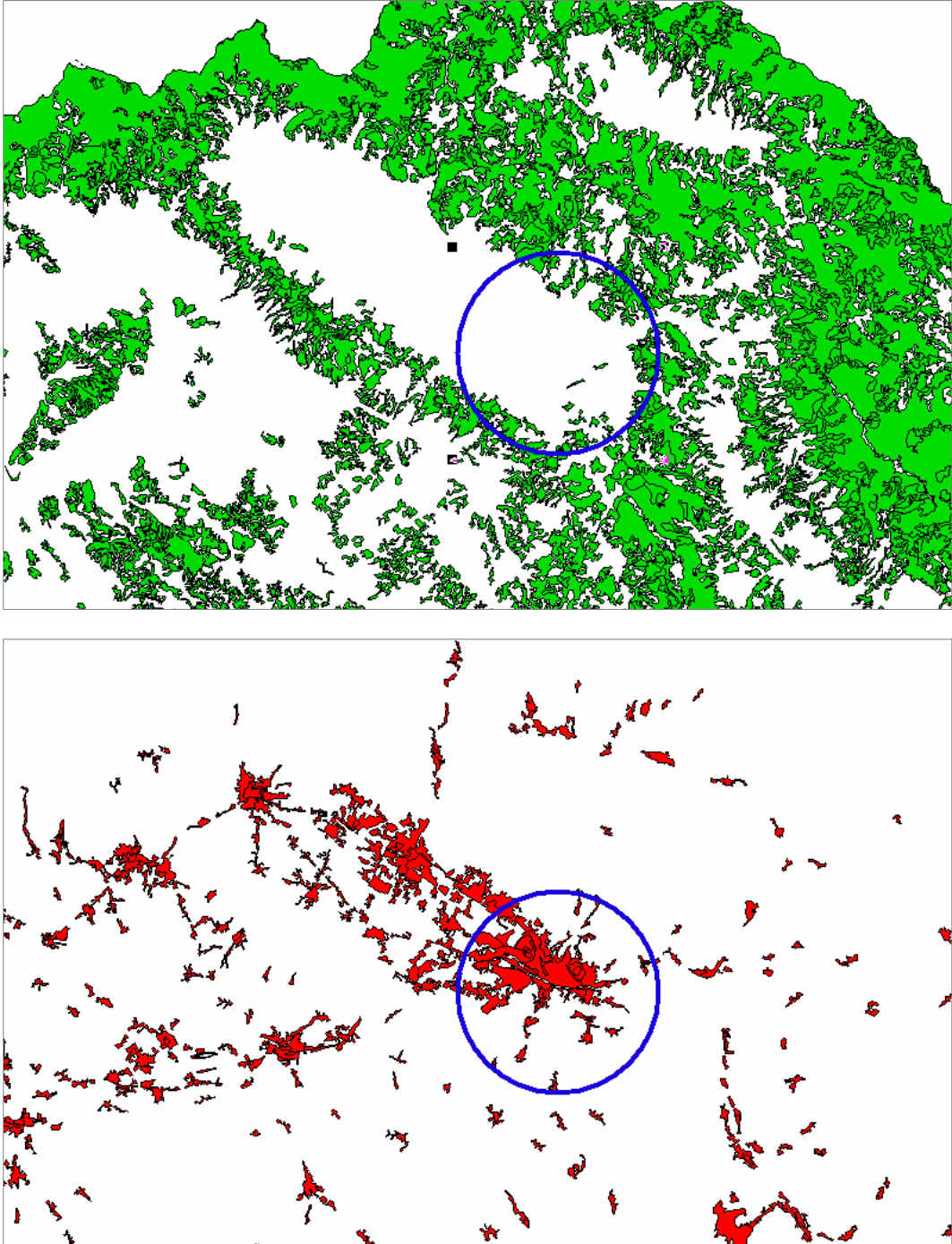



Figure 2 e 3. Collocazione dell'area di studio (individuata dal cerchio) nell'ambito dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e delle pianure e conche intermontane limitrofe: distribuzione dei boschi e degli insediamenti aggregati.
Fonte: Corine Land Cover 1990.

Figura 4. Analisi del mosaico paesistico dei soprassuoli nel territorio del Comune di Firenze e dei Comuni di cintura: quadro generale della distribuzione quantitativa per tipo e articolazione territoriale. Lo schema rappresenta sinteticamente la distribuzione dei principali gruppi di soprassuoli, agrari (in chiaro), forestali (in scuro), insediamenti (scuro più intenso) rispetto all'articolazione amministrativa dei Comuni del territorio di cintura fiorentina.
Fonte: Corine Land Cover 1990.

codice	*tipo di soprassuolo*	*superficie totale*	*incidenza sul totale*
CORINE		(ettari)	(percento)
111	insediamenti con tessuto continuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio	1.356,2	2,3
112	insediamenti con tessuto discontinuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio	4.980,4	8,6
121	insediamenti a prevalente destinazione industriale e artigianale	1.350,8	2,3
122	strade e ferrovie e spazi di pertinenza	246,8	0,4
124	aereoporti	119,3	0,2
131	aree interessate da attività estrattive	242,8	0,4
141	spazi verdi urbani	331,4	0,6
142	spazi sportivi e ricreativi	75,1	0,1
211	colture agrarie a prevalenza di seminativi asciutti	6.844,0	11,8
221	colture agrarie a prevalenza di vigneti	1.581,5	2,7
223	colture agrarie a prevalenza di oliveti	12.150,9	20,9
231	colture agrarie a prevalenza di prati stabili	63,6	0,1
241	colture annuali associate a colture permanenti	1.821,5	3,1
242	aree prevalentemente occupate da colture agrarie con spazi naturali	7.497,3	12,9
243	sistemi colturali e particellari complessi	2.465,7	4,2
311	boschi a prevalenza di latifoglie	7.285,1	12,5
312	boschi a prevalenza di conifere	1.315,4	2,3
313	boschi misti	6.574,2	11,3
321	pascoli naturali	134,7	0,2
322	arbusteti	452,9	0,8
324	formazioni vegetali arbustive ed arboree in evoluzione	591,1	1,0
334	aree percorse da incendi	84,9	0,1
411	zone umide	23,2	0,04
511	corsi d'acqua e canali artificiali	351,2	0,6
512	bacini artificiali	138,1	0,2
	totale mosaico soprassuoli	58.078,0	100,0

codice	*tipo di soprassuolo*	*superficie totale* (ettari)	*incidenza su A* (percento)	*incidenza su B* (percento)
111	insediamenti con tessuto continuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio	1.356,2	15,6	2,3
112	insediamenti con tessuto discontinuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio	4.980,4	57,2	8,6
121	insediamenti a prevalente destinazione industriale e artigianale	1.350,8	15,5	2,3
122	strade e ferrovie e spazi di pertinenza	246,8	2,8	0,4
124	aereoporti	119,3	1,4	0,2
131	aree interessate da attività estrattive	242,8	2,8	0,4
141	spazi verdi urbani	331,4	3,8	0,6
142	spazi sportivi e ricreativi	75,1	0,9	0,1
A	totale soprassuoli insediativi e infrastrutturali	8.702,7	100,0	15,0
B	totale area di studio	58.078,0		

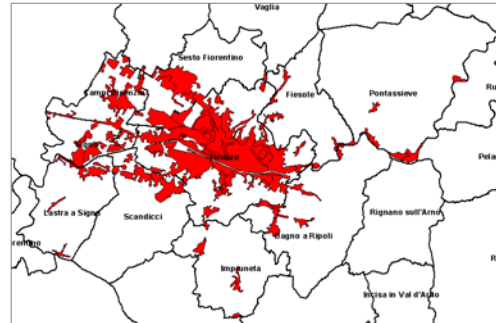



Figura 5. Analisi del mosaico paesistico: distribuzione territoriale relativa agli insediamenti rispetto all'articolazione amministrativa del territorio di cintura fiorentina, con relativa tabella.
Fonte: Corine Land Cover, 1990.

codice	*tipo di soprassuolo*	*superficie totale* (ettari)	*incidenza su A* (percento)	*incidenza su B* (percento)
211	colture a prevalenza di seminativi asciutti	6.844,0	21,0	11,8
221	colture a prevalenza di vigneti	1.581,5	4,9	2,7
223	colture a prevalenza di oliveti	12.150,9	37,3	20,9
231	colture a prevalenza di prati stabili	63,6	0,2	0,1
241	colture annuali con colture permanenti	1.821,5	5,6	3,1
242	colture agrarie con spazi naturali	7.497,3	23,0	12,9
243	sistemi complessi	2.465,7	7,6	4,2
321	pascoli naturali	134,7	0,4	0,2
A	totale soprassuoli agrari	32.559,2	100,0	56,1
B	totale area di studio	58.078,0		

Figura 6. Analisi del mosaico paesistico: distribuzione territoriale relativa ai soprassuoli agrari rispetto all'articolazione amministrativa del territorio di cintura fiorentina, con relativa tabella.
Fonte: Corine Land Cover, 1990.

codice	*tipo di soprassuolo*	*superficie totale* (ettari)	*incidenza su A* (percento)	*incidenza su B* (percento)
311	boschi a prevalenza di latifoglie	7.285,1	48,0	12,5
312	boschi a prevalenza di conifere	1.315,4	8,7	2,3
313	boschi misti	6.574,2	43,3	11,3
A	totale boschi	15.174,7	100,0	26,1
B	totale area di studio	58.078,0		

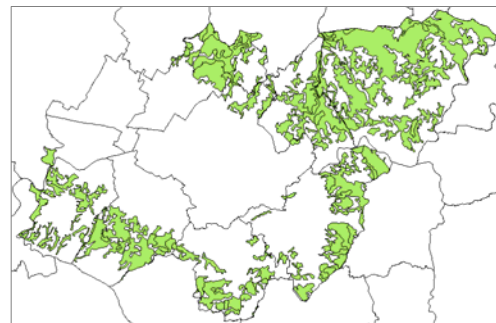



Figura 7. Analisi del mosaico paesistico: distribuzione territoriale relativa ai soprassuoli boschivi rispetto all'articolazione amministrativa del territorio di cintura fiorentina, con relativa tabella.
Fonte: Corine Land Cover, 1990.

Sulla base dei dati di distribuzione dei soprassuoli riportati nelle pagine precedenti, sono state dedotte quattro qualità primarie espresse sotto forma di *potenziali paesistici* di tipo *strutturale* (Ps)[1], ai quali si aggiunge un *potenziale ricreativo* (Pr):

PsA *protezione ambientale*: concorrenza alle condizioni di protezione delle risorse ambientali di base (aria, acqua, suolo), di conservazione dinamica degli ecosistemi seminaturali, agrari e urbani e di miglioramento ambientale delle aree a rilevante pressione antropica;
PsB *continuità paesistica per caratteri biotici*: condizioni di base di *biopermeabilità*[2] essenziali per la conservazione delle reti ecologiche;
PsC *permanenza di caratteri rurali*: condizioni complessive di conservazione di configurazioni della matrice rurale del paesaggio;
PsD *articolazione spaziale*: concorrenza alle condizioni di equilibrio della fisionomia del paesaggio e dei singoli spazi aperti che ne compongono il tessuto.
Pr *potenziale ricreativo*

Questi potenziali sono strutturati in una matrice (figura 8) al fine di valutare il grado di importanza di ciascuna tipologia di soprassuolo relativamente al soddisfacimento di ogni singolo potenziale. Le attribuzioni della matrice valutativa sono definite in termini di importanza relativa e riferite alle caratteristiche generali dei soprassuoli del contesto paesistico di studio, strutturate in quattro *classi di gerarchizzazione* - alto (III), medio (II), basso (I), irrilevante (X).

Figura 8. Analisi del mosaico paesistico dei soprassuoli: quadro di attribuzione tipologica del grado di importanza rispetto ai *potenziali strutturali* del paesaggio e al *potenziale ricreativo* ai fini dell'analisi della loro distribuzione spaziale alla macroscala.

codice CORINE	*tipo di soprassuolo*	PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
511	corsi d'acqua e canali artificiali	III	II	I	III	III
411-512	zone umide *	III	III	X	III	III
334	aree percorse da incendi	I	I	X	X	X
324	formazioni vegetali arbustive ed arboree in evoluzione	III	III	I	I	I
322	arbusteti	III	III	I	I	I
321	pascoli naturali	III	III	II	I	III
313	boschi misti	III	III	II	III	III
312	boschi a prevalenza di conifere	III	III	I	I	II
311	boschi a prevalenza di latifoglie	III	III	II	III	III
243	sistemi colturali e particellari complessi	II	II	III	III	I
242	aree prevalentemente occupate da colture agrarie con spazi naturali	III	III	III	II	III
241	colture annuali associate a colture permanenti	II	II	III	III	I
231	colture agrarie a prevalenza di prati stabili	II	II	II	I	II
223	colture agrarie a prevalenza di oliveti	II	I	II	II	II
221	colture agrarie a prevalenza di vigneti	II	I	II	II	II
211	colture agrarie a prevalenza di seminativi asciutti	I	I	X	X	I
142	spazi sportivi e ricreativi	X	X	X	X	II
141	spazi verdi urbani	II	X	X	I	II
131	aree interessate da attività estrattive	X	X	X	X	X
124	aereoporti	X	X	X	X	X
122	strade e ferrovie e spazi di pertinenza	X	X	X	X	X
121	insediamenti a prevalente destinazione industriale e artigianale	X	X	X	X	X
112	insediamenti con tessuto discontinuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio	X	X	X	X	X
111	insediamenti con tessuto continuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio	X	X	X	X	X

*il codice 512 corrisponde nel caso analizzato a zone umide di origine artificiale, non sono presenti "paludi interne" (411)

[1] Sul concetto di potenziale paesistico, si veda MARIO DI FIDIO, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990, pagg. 35-38 e quanto citato dallo stesso autore in questo testo nel paragrafo 2.3 *Il progetto dei paesaggi di limite: alcuni interrogativi*. "L'articolazione ecologica del paesaggio deve contribuire a rispondere a due domande fondamentali: che cosa si deve difendere e conservare? […] Per rispondere a queste domande, si devono rilevare in modo completo i diversi potenziali naturali…" MARIO DI FIDIO, op. cit., 1990, pag. 35.
[2] Cfr. ROMANO BERNARDINO, *Continuità ambientale. Pianificare per il riassetto ecologico del territorio*, Andromeda, Teramo 2000.

Di seguito si riporta il sommario di esplicitazione delle attribuzioni contenute nella matrice valutativa per ciascuna tipologia di soprassuolo identificata con il codice numerico del Corine Land Cover.

511 corsi d'acqua e canali artificiali

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	II	I	III	III

Si tratta di una tipologia notoriamente caratterizzata da elevati potenziali paesistici. Le maggiori criticità sono rispetto alla permanenza dei caratteri rurali del paesaggio per il progressivo distacco che si è generato da parte delle attività produttive storicamente legate all'ambito fluviale e di quelle più direttamente connesse all'insediamento rurale. L'impoverimento vegetazionale, forte nelle aree di pianura e ancor più nei tratti fluviali con arginature in rilevato, ne riduce il potenziale di continuità biotica. Nonostante le criticità che connotano i corsi d'acqua, essi conservano una rilevante capacità di attrazione della popolazione. Sono presenti nell'area di studio, oltre all'Arno, gli affluenti Greve, Vingone, Bisenzio, Mugnone, Terzolle, Mensola e Sieve, a cui si associa una fitta rete degli impluvi minori dei versanti collinari e dei canali di bonifica sia nell'alta che bassa pianura.

411-512 zone umide

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	X	III	III

Il codice 512, relativo a corpi d'acqua naturali o artificiali, corrisponde nell'area fiorentina a zone umide di origine antropica, mentre non vi sono "paludi interne" (codice 411). Nonostante l'origine artificiale, talvolta ai fini venatori, talvolta ai fini estrattivi, questi spazi costituiscono episodi significativi di diversità paesistica relativamente ai caratteri dominanti del contesto a cui appartengono. L'estraneità della loro origine rispetto all'ordinamento rurale ne rende irrilevante il potenziale di permanenza. La tipologia presenta nell'area di studio un'estensione assai ridotta (zero virgola zero quattro percento). La presenza dell'acqua e la conseguente diversificazione rispetto alla matrice agraria e a quella urbana conferiscono agli ambiti fluviali un rilevante potenziale ricreativo.

334 aree percorse da incendi

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
I	I	X	X	X

Le condizioni peculiari di queste aree conferiscono alla tipologia bassi potenziali di permanenza dei caratteri rurali e di articolazione spaziale, rispetto ai quali possono presentare anche caratteristiche di severa criticità. Sono presenti nell'area di studio in misura irrilevante (zero virgola uno percento).

324 formazioni vegetali arbustive ed arboree in evoluzione - 322 arbusteti

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	I	I	I

Si tratta per lo più di aree connotate dalla perdita di permanenza del paesaggio rurale dovuta a processi di abbandono o sottoutilizzo delle terre a cui consegue in genere un'articolazione spaziale che da luogo a configurazioni seminaturali, le quali risultano significative dal punto di vista della continuità biotica e del miglioramento ambientale riferibile all'incremento di biomassa, sebbene non comportino necessariamente un incremento di biodiversità rispetto al paesaggio rurale storico delle colture promiscue o dei pascoli. L'area di studio denota una significativa stabilità, presentando un'incidenza di queste aree pari complessivamente a uno virgola otto percento.

321 pascoli naturali

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	II	I	III

La tipologia assume un particolare rilievo per la permanenza delle configurazioni di origine rurale e per la diversità paesistica e il conseguente equilibrio ambientale con funzioni di protezione e regolazione. La progressiva alterazione dovuta ai processi di colonizzazione derivanti dalla marginalizzazione socioeconomica della pastorizia, ne riduce l'intrinseca capacità di articolazione spaziale legata soprattutto al rapporto con i boschi e al relativo effetto del limite. Sono presenti nell'area di studio in misura irrilevante (zero virgola due percento).

313 boschi misti

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	II	III	III

I boschi misti costituiscono, insieme ai boschi a prevalenza di latifoglie, importanti sistemi di protezione e regolazione ambientale, sia in termini quantitativi di biomassa presente nella regione, che di continuità biotica e funzionalità di habitat animali e vegetali. Con i boschi a prevalenza di latifoglie coprono il ventitre virgola otto percento del territorio, con una distribuzione strettamente rispondente all'articolazione fisiografica dei rilievi collinari, costituendo una corona intorno al sistema insediativo metropolitano che si interrompe solo a Ovest in corrispondenza della pianura. La presenza delle latifoglie garantisce al bosco apprezzabili qualità sul piano del potenziale ricreativo.

312 boschi a prevalenza di conifere

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	I	I	II

Sebbene rientrino in questa tipologia anche le piantagioni storiche a cipresso e/o pino domestico, in mancanza della distinzione rispetto ai rimboschimenti forestali di altre specie diffusi prevalentemente nel secolo passato, i valori bassi dei potenziali riferiti agli aspetti ricreativi dipendono da attribuzioni precauzionali utili a non deviare lo scenario valutativo verso condizioni migliori di quelle reali. Questi soprassuoli sono in ogni caso minoritari nell'area di studio, dove raggiungono un'incidenza complessiva del due virgola tre percento.

311 boschi a prevalenza di latifoglie

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	II	III	III

Valgono le osservazioni avanzate per i boschi misti con la considerazione aggiuntiva che i boschi a prevalenza di latifoglie costituiscono le formazioni forestali più importanti dell'area dal punto di vista del pregio vegetazionale. La loro presenza ha una diffusione e una estensione assai significativa con una incidenza del dodici virgola cinque percento sull'area di studio rispetto a un'incidenza complessiva dei soprassuoli boschivi pari al ventisei percento. Tali aspetti sono determinanti anche in termini di potenziale ricreativo del paesaggio, dove ai boschi di collina possono ritenersi afferenti tutti gli insediamenti urbani di pianura, con la mediazione del tessuto delle aree agricole.

243 sistemi colturali e particellari complessi - 241 colture annuali associate a colture permanenti

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
II	II	III	III	I

Insieme alla tipologia seguente, sono le aree che mantengono la maggiore diversità spaziale e biologica della matrice agraria di origine rurale, con un'importanza ambientale di continuità, regolazione e protezione subordinata esclusivamente a quella dei soprassuoli forestali o pseudoforestali e dei corsi e corpi d'acqua. Sebbene rappresentino formazioni che contribuiscono all'innalzamento della qualità visuale del paesaggio, la caratterizzazione produttiva può indurre incompatibilità di utilizzazione ricreativa. Sono presenti con una distribuzione sostanzialmente diffusa nei bassi versanti collinari, con una incidenza complessiva pari al sette virgola tre percento dell'area di studio.

242 aree prevalentemente occupate da colture agrarie con spazi naturali

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
III	III	III	II	III

Come la tipologia precedente, si tratta di aree che danno un apporto significativo al bilancio della naturalità diffusa alle quali sono associati importanti contributi al grado complessivo di permanenza storica del paesaggio. La loro incidenza complessiva nell'area di studio (dodici virgola cinque percento) connota diffusamente il paesaggio equilibrandolo quantitativamente rispetto alla presenza dei boschi di latifoglie. Concorrono sostanzialmente, per un quarto dell'intera estensione dell'area indagata, alla configurazione di un mosaico paesistico complesso e diversificato.

231 colture agrarie a prevalenza di prati stabili

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
II	II	II	I	II

Con livelli meno rilevanti, valgono le attribuzioni descritte per la tipologia precedente. I prati stabili incidono infatti nel bilancio della diversità paesistica e della naturalità di queste formazioni agrarie, concorrendo alla articolazione spaziale. Esse presentano un'incidenza marginale nell'area di studio (zero virgola uno percento), anche rispetto ai soli soprassuoli agrari (zero virgola due percento).

223 colture agrarie a prevalenza di oliveti - 221 colture agrarie a prevalenza di vigneti

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
II	I	II	II	II

Costituiscono le formazioni agrarie più diffuse nella seconda metà del secolo scorso nella forma specializzata e connotano estesamente il paesaggio collinare. Sebbene siano parte di un mosaico complessivamente assai diversificato, queste tipologie hanno una forte omogeneità intrinseca e possono diffondersi su ampie aree. Rappresentano complessivamente quasi un quarto dell'area di studio, il cui paesaggio è connotato da una netta dominanza degli oliveti (venti virgola nove percento) sui vigneti (due virgola sette percento).

211 colture agrarie a prevalenza di seminativi asciutti

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
I	I	X	X	I

La semplificazione biologica e semiologica a cui sono andati incontro questi spazi e le relative connotazioni contemporanee comportano, oltre che una perdita di permanenza dei caratteri rurali e squilibri di articolazione spaziale, anche una ridotta efficienza ambientale. A queste caratteristiche corrisponde una bassa appetibilità ricreativa del paesaggio agrario di pianura, sebbene esso sia generalmente quello più estesamente in contatto con gli insediamenti urbani, ovvero i maggiori generatori della domanda ricreativa. Si tratta di aree concentrate in pianura, prevalentemente a Ovest della città, che raggiungono una incidenza rilevante dell'undici virgola otto rispetto all'area di studio.

142 spazi sportivi e ricreativi

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
X	X	X	X	II

Le generali caratteristiche di elevata artificialità e congestione degli spazi aperti limitano il potenziale paesistico ai soli aspetti ricreativi. Il livello basso attribuito al relativo potenziale fa riferimento al ridotto rilievo che esso assume nel panorama delle opportunità ricreative più propriamente connesse al paesaggio.

141 spazi verdi urbani

PsA	PsB	PsC	PsD	Pr
II	X	X	I	II

Le carenze qualitative e quantitative che connotano gli spazi verdi urbani fiorentini ne limitano i potenziali paesistici in termini di regolazione ambientale, articolazione spaziale e potenziale ricreativo. Nella categoria sono compresi però molti spazi verdi storici e parchi di ville che con la loro ricchezza di architettura del paesaggio contribuiscono ad innalzare i potenziali riferibili agli aspetti culturali. L'incidenza sui tessuti urbani della tipologia è, anche dal solo punto di vista quantitativo, bassa (tre virgola otto percento).

Le ultime categorie di soprassuolo, relativamente alla scala di valutazione impiegata, sono tutte classificabili come caratterizzate da potenziali paesistici irrilevanti:

131 aree interessate da attività estrattive
124 aereoporti
122 strade e ferrovie e spazi di pertinenza
121 insediamenti a prevalente destinazione industriale e artigianale
112 insediamenti con tessuto discontinuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio
111 insediamenti con tessuto continuo a prevalente destinazione residenziale e di servizio.

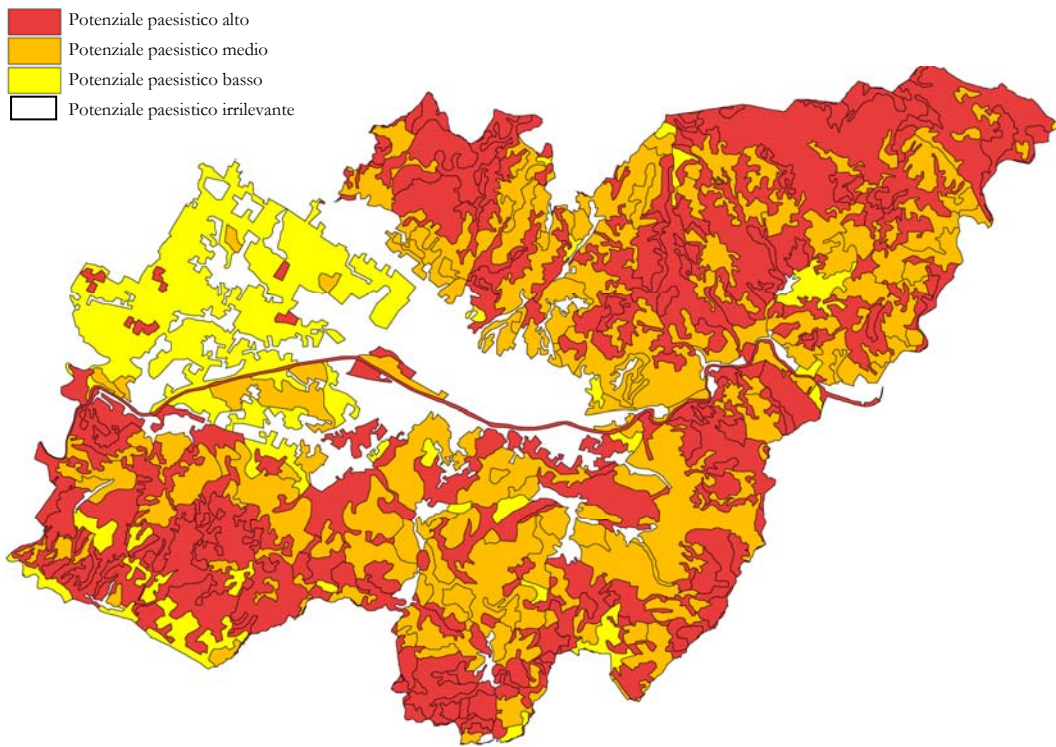



Figura 9. Distribuzione dei *potenziali strutturali* del paesaggio: *Protezione ambientale* (PsA).

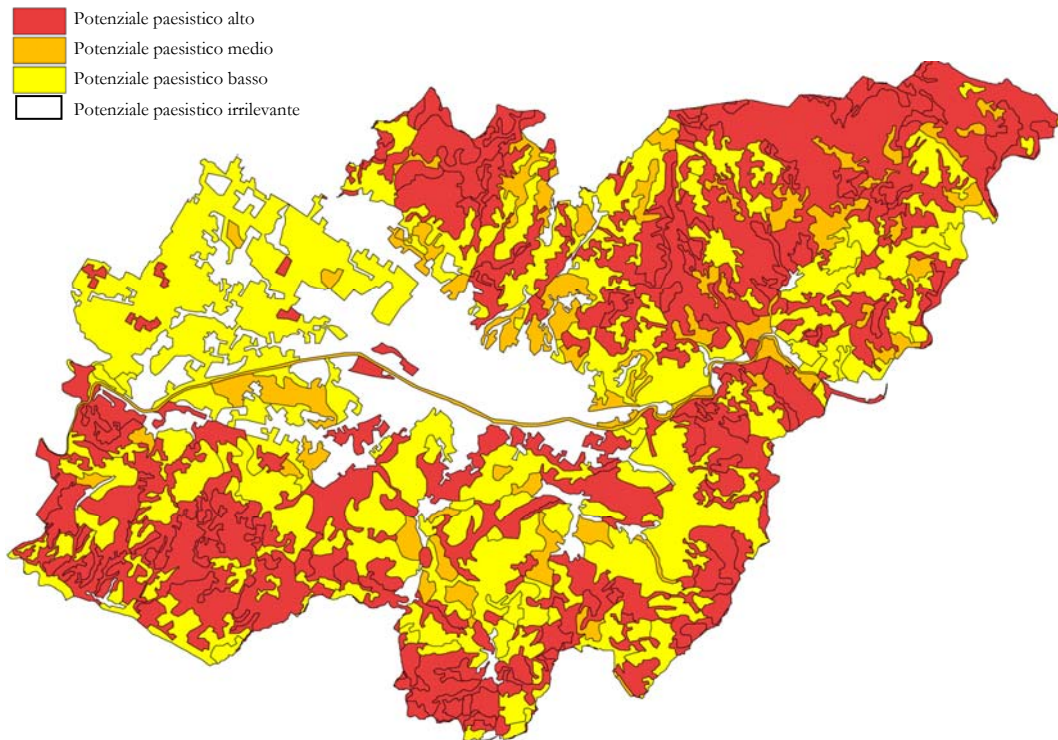



Figura 10. Distribuzione dei *potenziali strutturali* del paesaggio: *Continuità paesistica per caratteri biotici* (PsB)

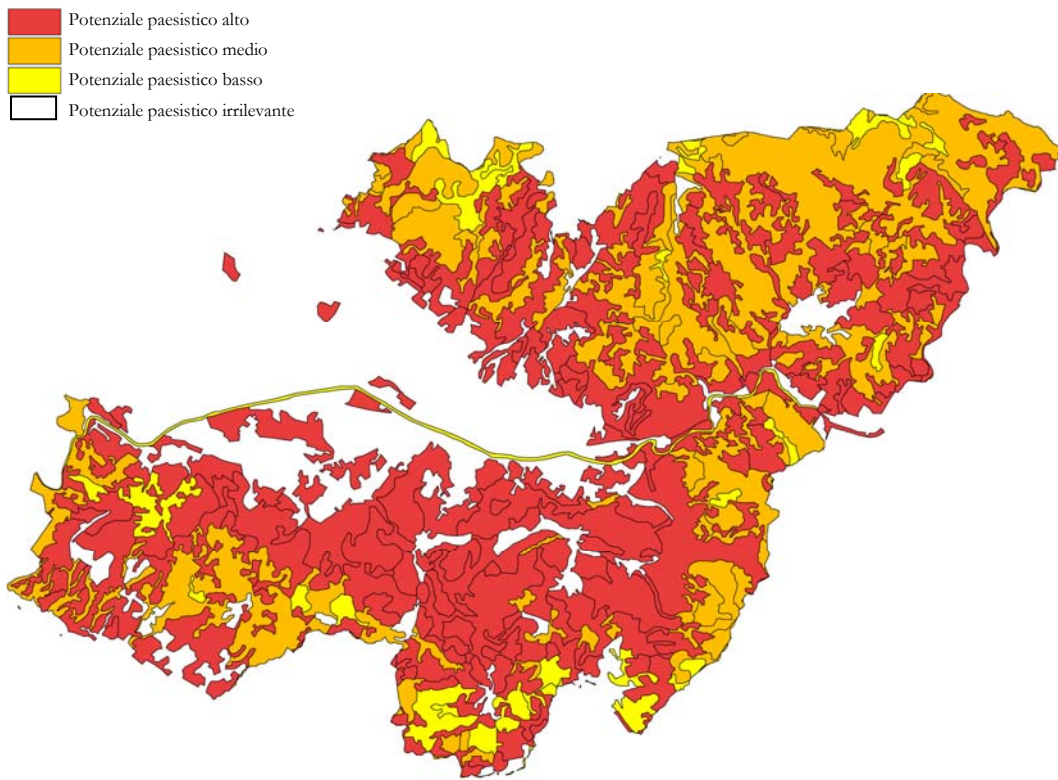



Figura 11. Distribuzione dei *potenziali strutturali* del paesaggio: *Permanenza di caratteri rurali* (PsC).

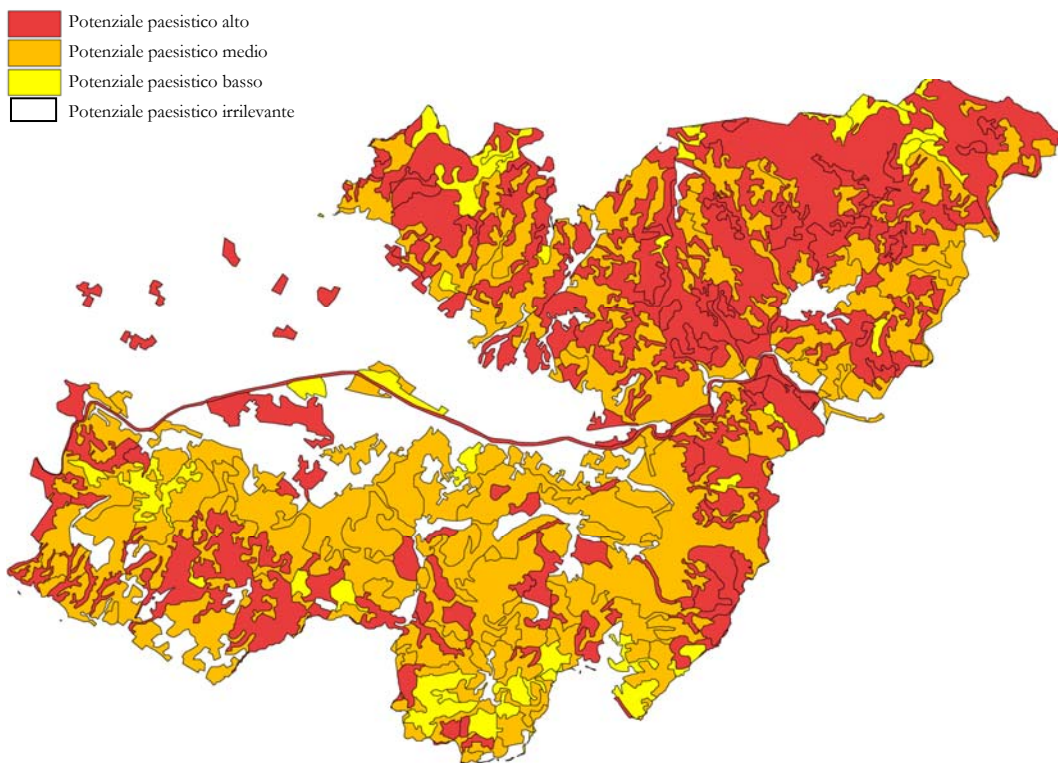



Figura 12. Distribuzione dei potenziali strutturali del paesaggio: *Articolazione spaziale* (PsD).

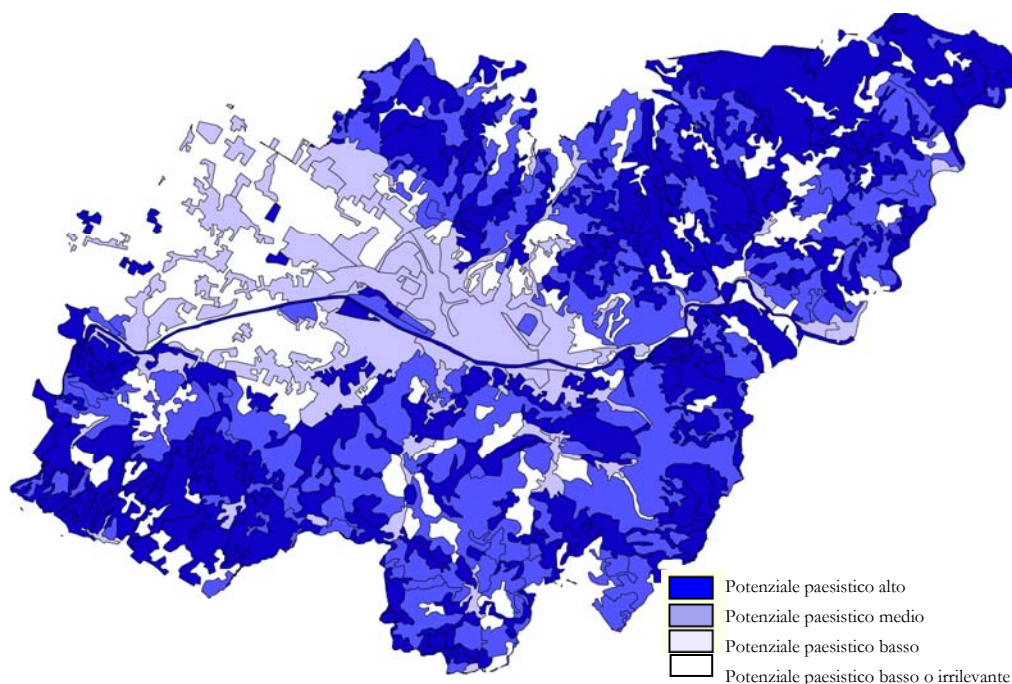



Figura 13. Distribuzione del *potenziale ricreativo* del paesaggio.

Analisi alla meso scala

In merito all'analisi dei tessuti insediativi, fattori significativi di caratterizzazione strutturale del paesaggio, sono stati condotti alcuni approfondimenti analitici sul quadrante periurbano orientale che hanno valore puramente metodologico in quanto, sia non esauriscono l'individuazione dei caratteri peculiari degli insediamenti, sia non coprono l'intero ambito di studio. Sono state campionate sei tipologie riconosciute come principali generatrici di caratteri diversi del paesaggio. La localizzazione esemplificativa di tali tipologie, indicando i campioni a cui ha fatto riferimento la classificazione, è riportata nella figura 15. Le tipologie sono descritte di seguito nei loro caratteri essenziali responsabili delle diverse configurazioni paesistiche:

TIPOLOGIA 1. Nucleo urbano storico. Presenza di isolati a copertura territoriale alta, compatti, con elevato effetto di unitarietà morfologica dato dalla continuità dei fronti *esterni*. Elevato rapporto tra sviluppo complessivo di fronti edificati e superficie totale delle aree.

TIPOLOGIA 2. Nucleo urbano storico e relative aree collinari d'Oltrarno a carattere prevalentemente residenziale. Isolati con alta copertura territoriale, a compattezza ridotta dalla rilevante presenza di spazi aperti *interni*, con elevato effetto di unitarietà morfologica dato dalla continuità dei fronti *esterni*.

TIPOLOGIA 3. Nucleo urbano consolidato principalmente della prima metà del Novecento e aree collinari in destra e sinistra d'Arno, a prevalenza di insediamento residenziale. Tessuti urbani ad alta copertura territoriale, con livelli medio-alti di compattezza e unitarietà morfotipologica.

TIPOLOGIA 4. Insediamenti lineari e frange urbane a prevalenza di tessuti della seconda metà del Novecento e aree collinari in destra e sinistra d'Arno con insediamento residenziale e rurale. Tessuti a bassa copertura territoriale, con livelli medio-bassi di compattezza e unitarietà morfotipologica.

TIPOLOGIA 5. Insediamenti lineari e frange urbane a prevalenza di tessuti della seconda metà del Novecento e aree collinari in destra e sinistra d'Arno a prevalenza di insediamento rurale. Tessuti a bassa copertura territoriale, con livelli bassi di compattezza e unitarietà morfotipologica.

TIPOLOGIA 6. Insediamenti sparsi a prevalente origine rurale. Tessuti con copertura territoriale molto bassa, dei quali non è significativa la compattezza per i caratteri stessi della tipologia, caratterizzati da apprezzabili condizioni di unitarietà morfotipologica.

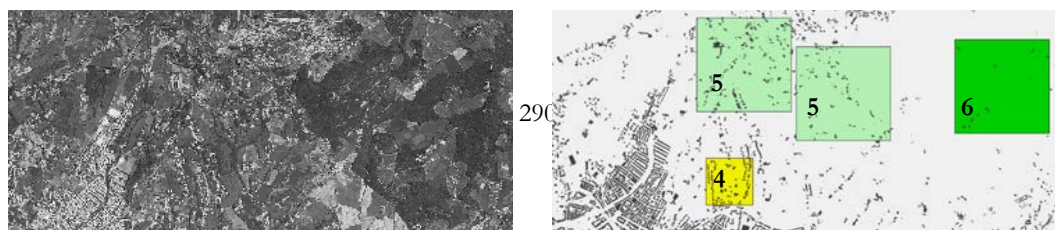
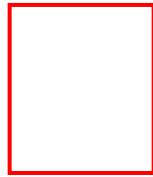



Figura 14. Quadrante periurbano orientale; il rettangolo sulla fotografia individua il campione territoriale sul quale è effettuata l'analisi degli spazi aperti riportata nelle successive figure 17-20. Figura 15. Distribuzione indicativa delle tipologie dei tessuti insediativi come elementi principalmente responsabili delle diverse configurazioni paesistiche che caratterizzano l'area fiorentina.
Fonti: Provincia di Firenze, foto Aima 2000 e Regione Toscana, Carta Tecnica Regionale 1990.

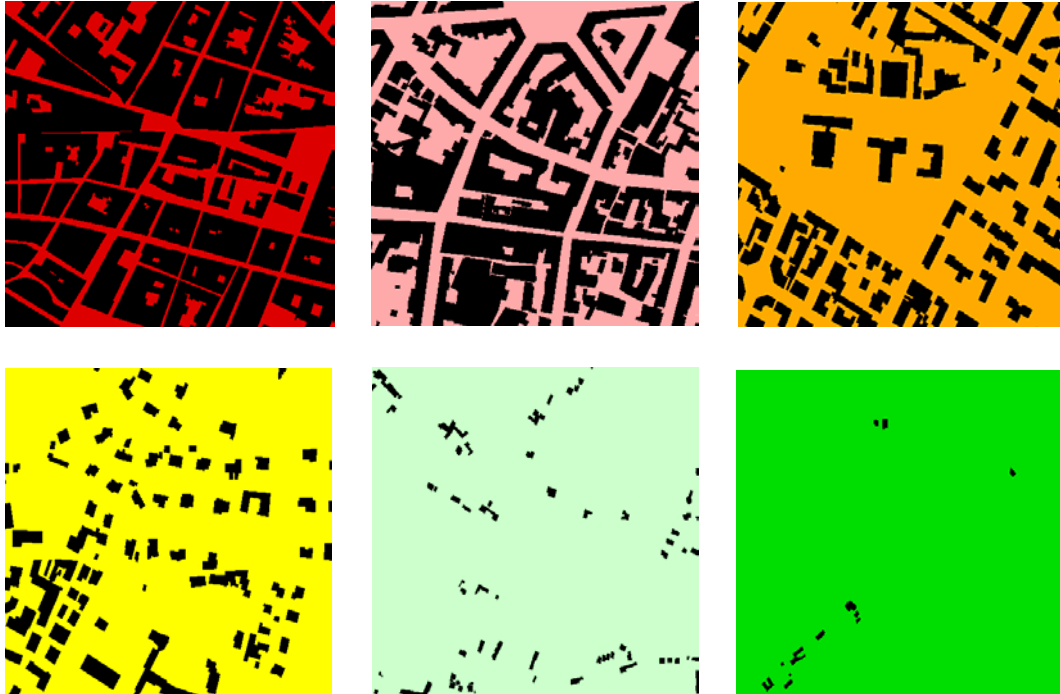



Figura 16. Le tipologie di tessuto insediativo campionate identificano, per prevalenza di diffusione, sei fasce concentriche intorno al nucleo urbano di Firenze: si passa dalla tipologia 1 del tessuto urbano più denso corrispondente al centro storico, alla tipologia 6 del tessuto rurale con insediamenti più radi e periferici (da sinistra verso destra, dall'alto verso il basso), attraverso una declinazione di configurazioni morfotipologiche diverse.
Fonte: Regione Toscana, Carta Tecnica Regionale 1990.

Analisi alla micro scala

L'analisi paesistica si completa con elaborazioni riguardanti gli spazi aperti. La valutazione diagnostica dei ruoli paesistici e ambientali riferita all'articolazione elementare di tali spazi, costituisce infatti un'interpretazione del paesaggio che, per grado di dettaglio e tipo di contenuti, può supportare efficacemente sia la verifica delle strategie paesistiche di area vasta, che la definizione, in sede di piano locale, delle specifiche di indirizzo per la progettazione dei singoli interventi di modificazione e gestione del paesaggio. L'analisi è tesa a identificare il rilievo paesistico delle diverse tipologie di spazi, con particolare attenzione a quelle non propriamente urbane e ai relativi fenomeni di interstizialità ed isolamento. Non essendo sufficiente il livello informativo estraibile dalla Carta Tecnica Regionale occorre integrare le conoscenze attraverso fotointepretazione e sopralluoghi diretti. Per questo motivo tali indagini sono svolte sul campione a microscala relativo al quadrante orientale in sinistra d'Arno.

L'analisi ha individuato le *tipologie degli spazi aperti* (figura 17); le relative condizioni di *mineralizzazione* (figura 18), indicando il grado di artificializzazione del suolo; di *equipaggiamento vegetale* (figura 19), differenziando l'aspetto tipologico della vegetazione arborea o arbustiva; di *copertura vegetale* (figura 20), evidenziando quantitativamente la presenza di vegetazione. L'approfondimento condotto su un campione di estensione ridotta ha rilevato l'incidenza di strade e spazi fluviali quali componenti della rete degli spazi aperti pubblici ed indagato il rapporto con il regime urbanistico delle aree.

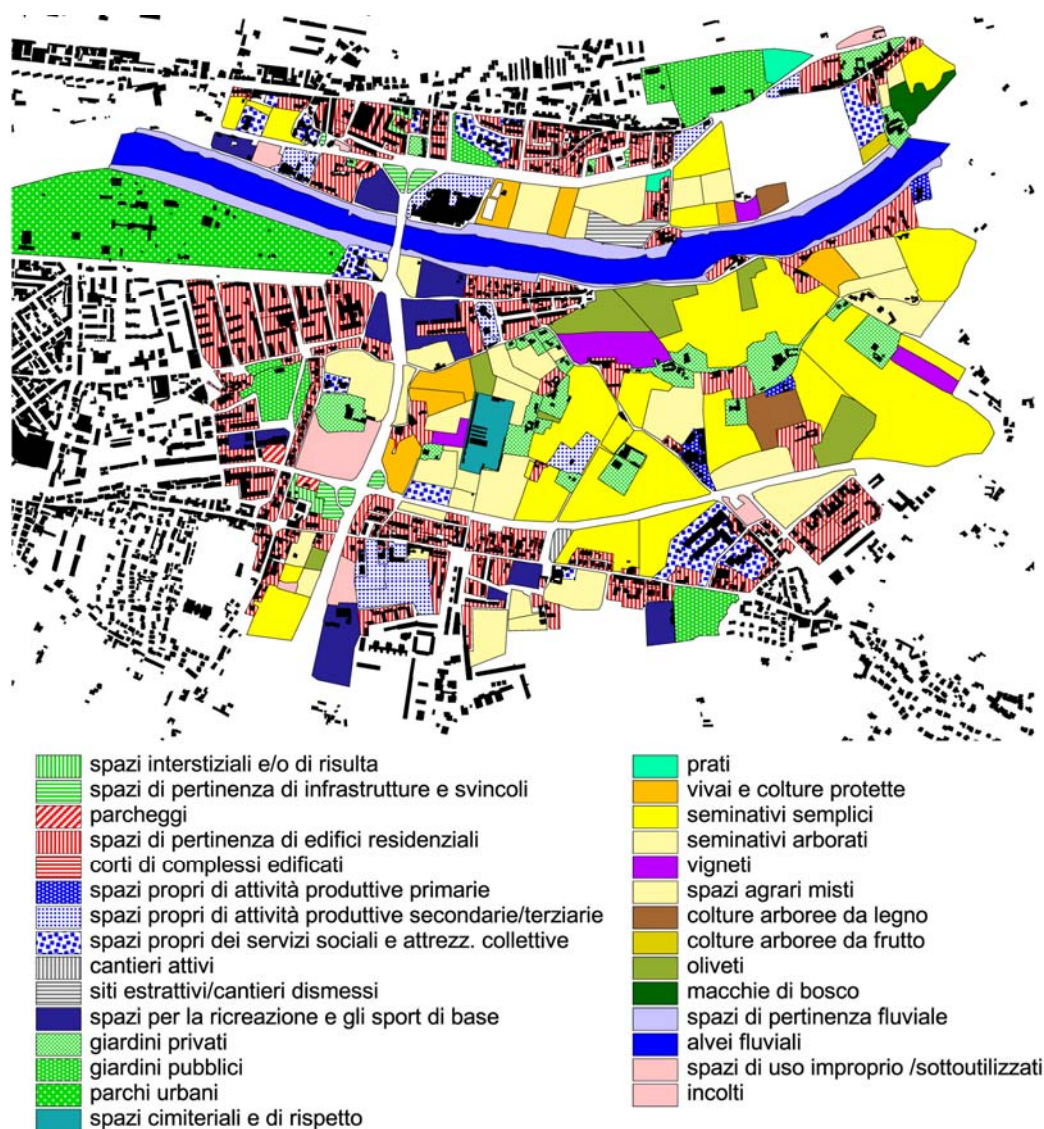



Figura 17. Tipologie degli spazi aperti.
Fonti: Provincia di Firenze, foto AIMA 2000; Regione Toscana, Carta Tecnica Regionale 1990.

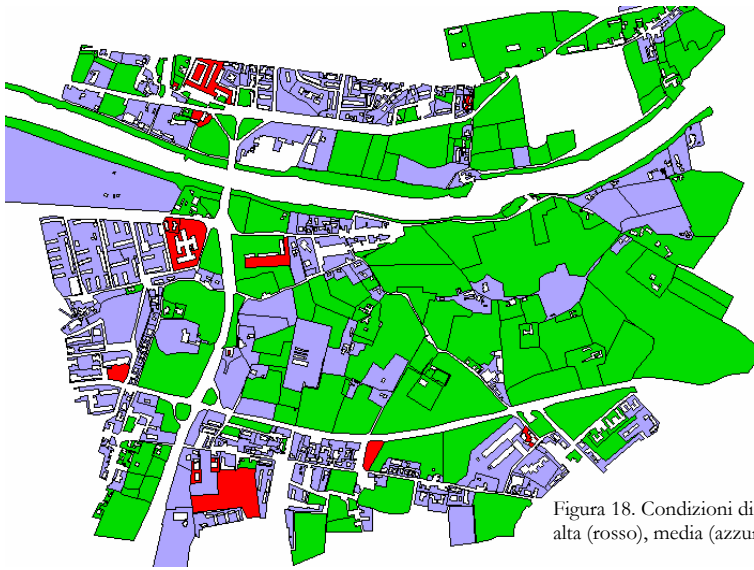



Figura 18. Condizioni di mineralizzazione degli spazi aperti: alta (rosso), media (azzurro), bassa o assente (verde).

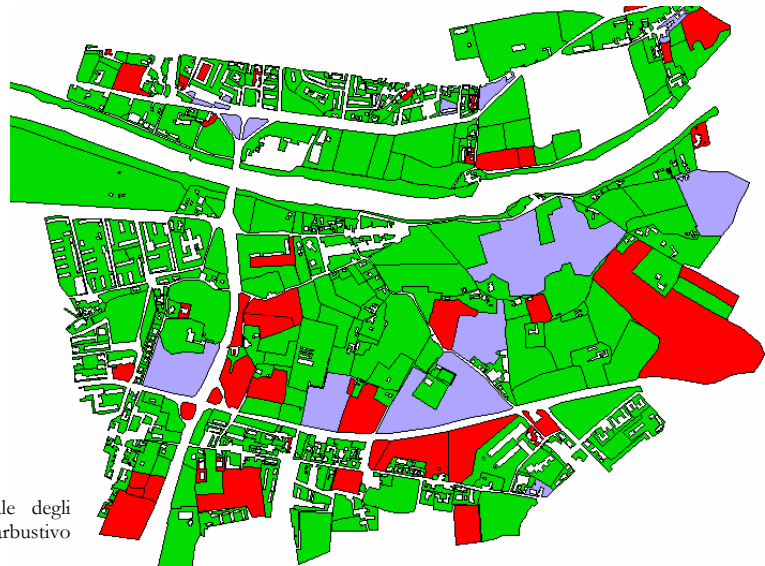



Figura 19. Equipaggiamento vegetale degli spazi aperti: assente (rosso), arbustivo (azzurro), arboreo e arbustivo (verde).

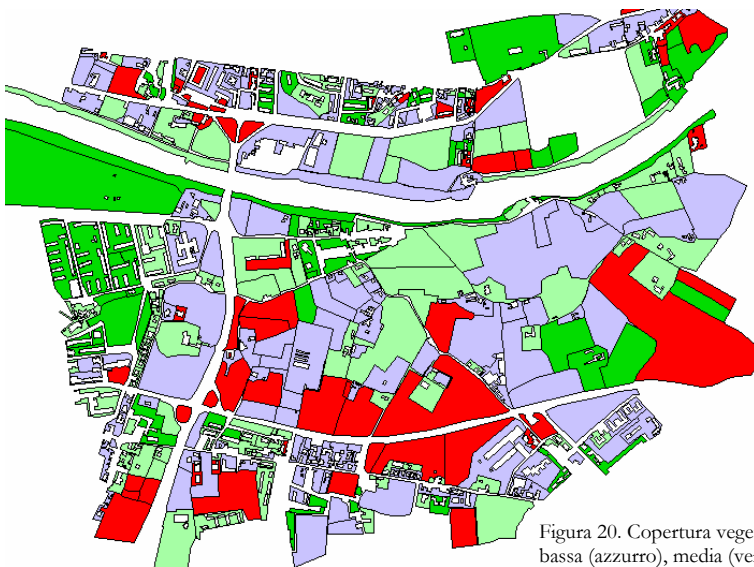



Figura 20. Copertura vegetale degli spazi aperti: assente (rosso), bassa (azzurro), media (verde chiaro), alta (verde scuro).

b.2 DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DELLA PROPRIETÀ PUBBLICA DELLE AREE

La localizzazione, la consistenza e la destinazione delle aree pubbliche è un fattore di condizionamento delle opportunità di salvaguardia e fruizione del paesaggio extraurbano. Le politiche per le aree di margine possono trovare utili funzioni di presidio e stabilità territoriale nella misura in cui queste risorse risultano qualitativamente e quantitativamente disponibili. Nell'ambito di studio le aree di proprietà pubblica non edificate, per le quali si dispone del quadro cartografico del territorio comunale di Firenze al 2000[3], risultano distribuite in modo significativo sui due archi pedecollinari, ma con importanti discontinuità in sinistra idrografica, mentre le condizioni più difficoltose per l'attuazione di politiche di contrasto della pressione insediativa sono evidenti nella piana occidentale.

Sono definibili tre tipologie di aree: "…spazi pubblici in ambiti caratterizzati dalla prevalenza della disponibilità attuale su quella potenziale derivante dalle previsioni di Piano; spazi potenzialmente pubblici in ambiti caratterizzati da una consistente disponibilità attuale di spazi pubblici; spazi potenzialmente pubblici in ambiti caratterizzati da una disponibilità attuale decisamente minoritaria rispetto alla consistenza della proprietà privata…"[4]. Se alla prima tipologia di risorse corrispondono due ambiti strategici per la connessione città/campagna, il sistema ospedaliero di Careggi a Nord e il paesaggio fortemente storicizzato di Porta Romana, Giramone, Viale dei Colli a Sud, alla seconda si riferiscono due sistemi di margine urbano, ad Ovest lungo il torrente Greve e ad Est lungo il torrente Mensola in destra d'Arno e lungo il raccordo autostradale di Varlungo in sinistra d'Arno. Alla terza fa riferimento solo l'area compresa fra il margine urbano occidentale ed i nuclei di Castello e Peretola.

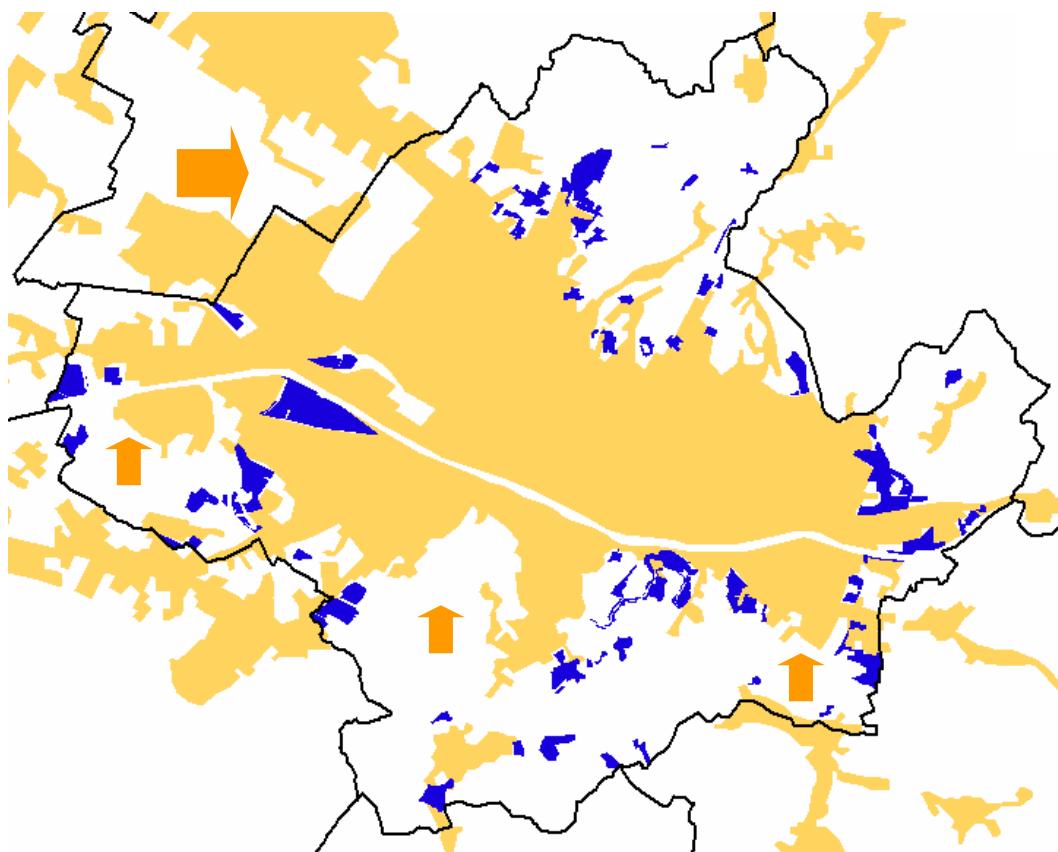



Figura 21. Distribuzione delle aree di proprietà pubblica non ancora edificate in posizione periurbana nel territorio comunale fiorentino, idonee ad essere assunte come presidi territoriali nell'ambito di una politica sovracomunale di cintura verde. Tre principali discontinuità sono rintracciabili nell'arco pedecollinare meridionale (da sinistra, Ugnano-Mantignano, Monte Oliveto-Bellosguardo, Badia di Ripoli), ma la maggiore risulta essere nell'area di pianura occidentale.
Fonte: Comune di Firenze, *Studio di fattibilità di un sistema di percorsi pedonali all'interno delle aree extraurbane del Comune di Firenze*, 2000, rielaborazione.

[3] Comune di Firenze, *Studio di fattibilità di un sistema di percorsi pedonali all'interno delle aree extraurbane del Comune di Firenze*, 2000.
[4] AUGUSTO BOGGIANO (a cura di), *Passeggiare Firenze*, Comune di Firenze, Firenze 2004, pagg. 87-89.

b.3 RISORSE TERRITORIALI PER LA PROGETTAZIONE DEL *PAESAGGIO DI LIMITE*

Il paesaggio extraurbano dell'area metropolitana fiorentina ha ridotto sensibilmente il tasso di ruralità, secondo le note dinamiche socioeconomiche della seconda metà del Novecento, ma ha mantenuto quello, storico, di residenzialità. L'analisi dei soprassuoli rileva molte aree agricole a mosaico complesso con permanenze evidenti o residuali di colture miste. Si è in presenza di un paesaggio di cintura urbana privo di gravi fenomeni di dispersione insediativa ed ancor più di urbanizzazione diffusa tipici delle pianure metropolitane. Questi caratteri costituiscono le motivazioni di base per il riconoscimento strutturale, la pianificazione integrata e la programmazione e progettazione operativa di misure paesistiche volte alla conservazione e valorizzazione di queste aree e al conseguente mantenimento e sviluppo del ruolo di cintura che esse svolgono in modo latente, ancorché sostanziale.

La distribuzione territoriale delle aree connotate da *potenziali paesistici* (vedi le precedenti figure 9-13) classificati come medi e alti, segnala la fragilità e il degrado avvenuto in pianura. Si tratta di condizioni critiche risultato degli effetti congiunti dei fenomeni di espansione insediativa e di trasformazione agraria che hanno progressivamente innalzato i livelli di diffusione e intensità della semplificazione semiologica e ecologica del paesaggio ed in parallelo quelli di congestione spaziale, con significative manifestazioni di crisi funzionale e visuale dello stesso. Condizioni diverse caratterizzano gli archi collinari, sebbene significative differenze fisionomiche distinguano il paesaggio dei rilievi meridionali e settentrionali.

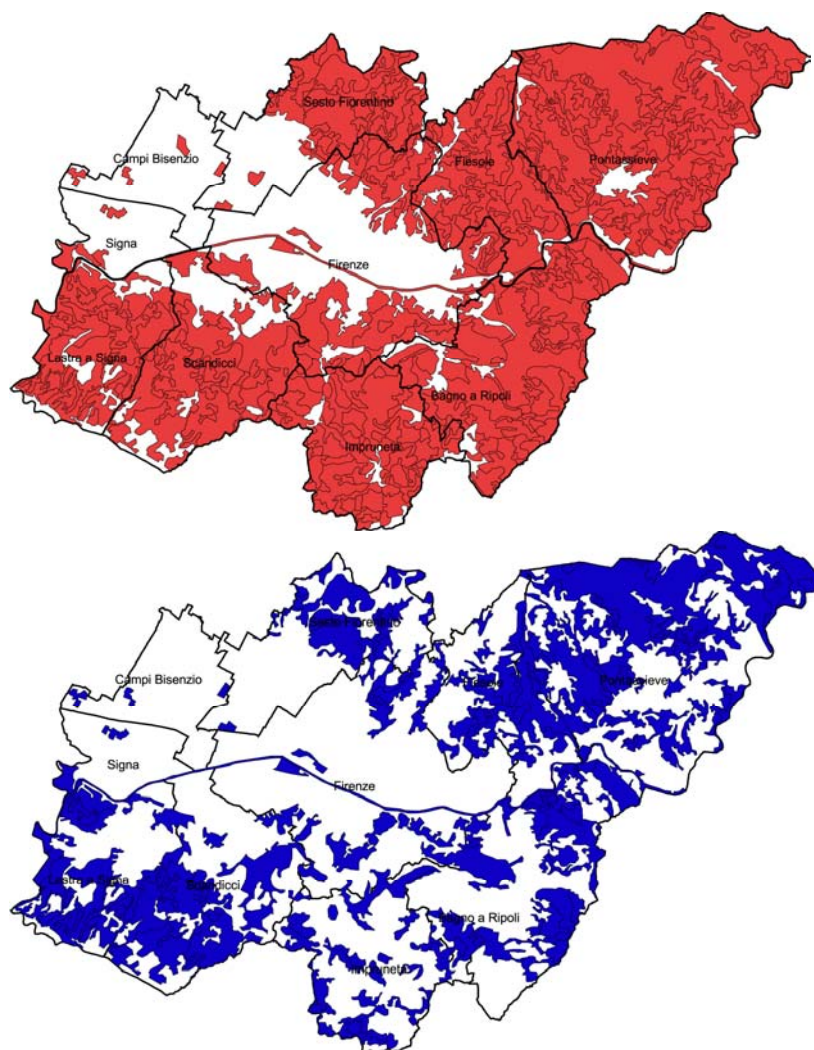



Figure 22 e 23. Aree classificate di alta importanza relativa, funzionali alla costituzione di politiche di cintura verde, rispetto ad uno o più *potenziali strutturali* paesistici e rispetto al *potenziale ricreativo* del paesaggio.

L'analisi paesistica condotta sul campione territoriale nel quadrante orientale di Firenze in sinistra d'Arno (vedi figure 17-20) consente, attraverso l'integrazione dei dati rilevati, di individuare le aree periurbane di interesse prioritario per la costituzione di cunei verdi all'interno di tale specifico settore compreso tra i Comuni di Firenze e Bagno a Ripoli.

Figure 24 e 25. Dalle analisi sull'equipaggiamento e la copertura vegetale degli spazi aperti (figure 19 e 20) si evidenziano tutte le aree dotate di equipaggiamento vegetale arboreo (retini), tra cui quelle che presentano la campitura orizzontale fitta hanno una elevata copertura arborea, quelle con campitura verticale rada una copertura media. Dalle analisi sulla mineralizzazione e la copertura vegetale degli spazi aperti (figure 18 e 20) si evidenziano le aree riscontrate in condizioni di mineralizzazione nulla o irrilevante, tra cui quelle di colore chiaro sono caratterizzate da copertura arborea; quelle con asterisco hanno copertura alta.

Gli studi compiuti dal Comune di Firenze per la realizzazione di una rete di percorsi a priorità pedonale e ciclabile e per la costituzione di un sistema di *greenway* mostrano le potenzialità della viabilità rurale storica. Ne è un esempio il Viuzzo dei Catinai che risulta di interesse nell'ambito dell'ipotesi della formazione di un sistema metropolitano di *greenway*, oltre che per il valore storico-testimoniale, per le condizioni di disuso in cui è stato riscontrato nei rilievi condotti dal Comune nel 1999. Rispetto alle finalità di conservazione delle risorse e loro valorizzazione turistica e ricreativa, primarie nella categoria progettuale delle *greenway*, questa strada storica si trova infatti ad avere una spiccata idoneità, per l'assenza di carichi di transito urbano e per l'opportunità di collegamento del fondovalle dell'Ema al crinale delle colline meridionali in un contesto di elevato pregio paesistico complessivo, del quale è nota la profonda stratificazione e l'elevata densità di beni culturali.

Figure 26, 27 e 28. Viuzzo dei Catinai nell'*Elenco di tutte le strade comunitative* (1774) e nella Cartografia Tecnica Regionale (1990). Nel paesaggio a matrice storica rurale della Val d'Ema, dal crinale di S. Margherita a Montici e Pian dei Giullari, il percorso scende fra i brevi controcrinali di villa Pazzi e di villa Tortoli, fino a raggiungere la strada delle Cinque Vie sulla destra idrografica del fondovalle dell'Ema costituendo una percorrenza idonea alla fruizione turistico-ricreativa.
Fonti: Comune di Firenze, *Studio di fattibilità di un sistema di percorsi pedonali all'interno delle aree extraurbane del Comune di Firenze*, 2000 e riprese aeree eseguite dalla Ditta Rossi di Firenze, commissionate dal Comune nell'ambito del progetto comunitario Green Link – Interreg III B Medoc, 2002.

b.4 POLITICHE TERRITORIALI ATTINENTI LA PROGETTAZIONE DEL *PAESAGGIO DI LIMITE*

In merito alle politiche attinenti alla progettazione del *paesaggio di limite*, queste si rintracciano a tutti i livelli di pianificazione. In particolare il sistema delle aree protette di interesse locale (Anpil) e dei siti di interesse naturalistico della rete *Natura2000*, accanto alla previsione del "Parco delle colline" previsto dal P.R.G. di Firenze, rappresentano indicazioni sensibili alle istanze del progetto di cintura verde. Il sistema del verde pubblico riveste invece un interesse prioritario nella progettazione di sistemi paesistici di margine e di penetrazione nei tessuti urbani, in forma di cunei verdi, nonché di spazi con potenziali strategici per la formazione di sistemi di *greenway*.

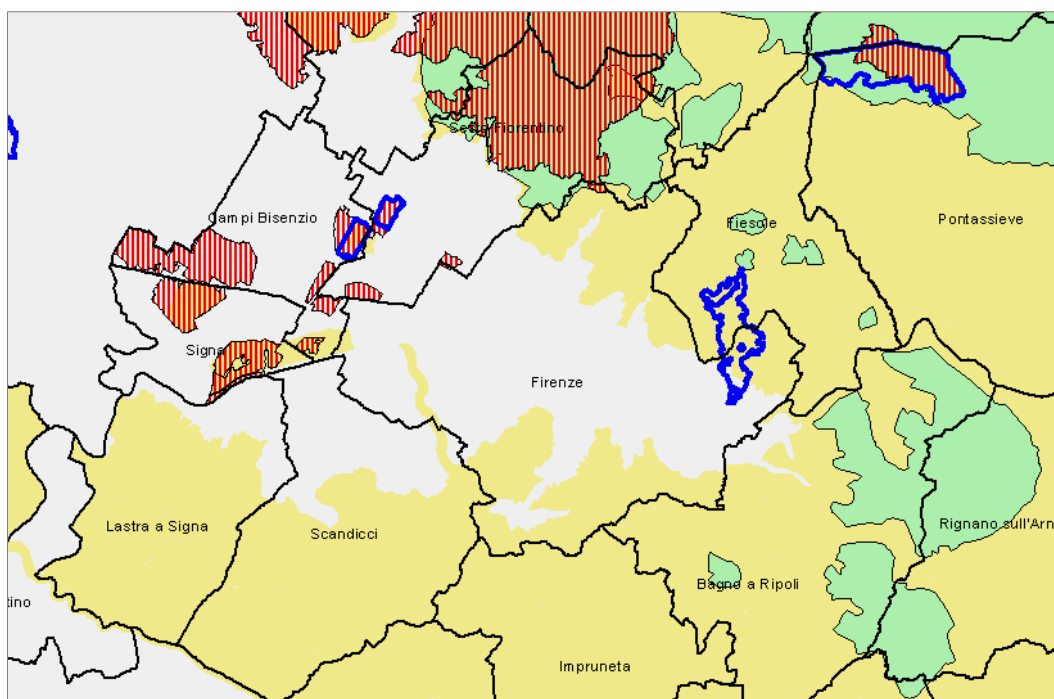
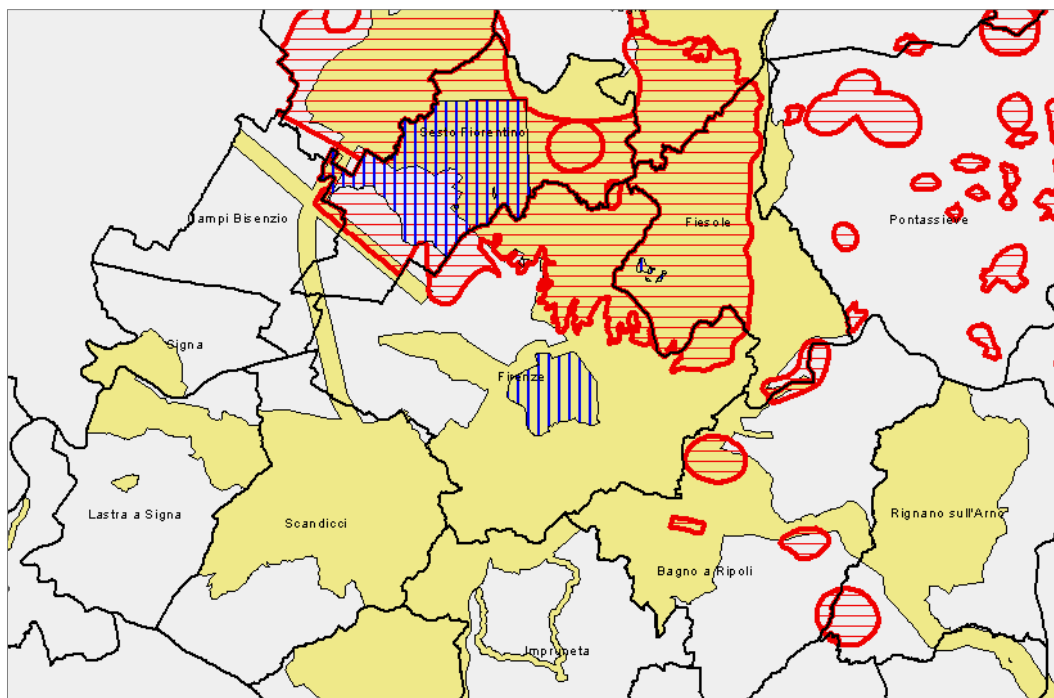



Figure 29 e 30 (pagina precedente). Quadro delle tutele espresse mediante i vincoli paesaggistici: categorie ex Legge 431/1985 (tratteggio orizzontale), aree notificate ex Legge 1089/1939 (tratteggio verticale), aree ex Legge 1497/39 (campitura). Sistema delle aree protette: sono indicate le aree di categoria a) e quelle di categoria b,c,d) ex D.C.R. 296/1988 (campitura chiara e scura), le Anpil (perimetro), i Sir proposti per la rete *Natura2000* (tratteggio verticale).
Figure 31 e 32. Aree interessate da forme di protezione del paesaggio a livello provinciale: ambiti di reperimento di aree protette (NTA Art. 10, in puntinato); aree fragili da sottoporre a Programmi di Paesaggio (NTA art. 11, campitura); aree di protezione paesistica e ambientale (NTA Art. 12, tratteggio verticale). Principali aree di interesse per la conservazione e il miglioramento del paesaggio secondo il quadro unificato dei piani regolatori generali comunali vigenti. Al centro, il parco delle colline del Comune di Firenze (campitura); ad oriente e in misura minore ad occidente, gli ambiti di reperimento di aree protette (perimetro); ad Ovest le previsioni di parco agrario nella piana (tratteggio verticale); gli spazi verdi pubblici e parchi fluviali previsti (retini scuri) e le aree segnalate come esigenti interventi di recupero ambientale (retino chiaro).
Fonti: Regione Toscana (*Piano di Indirizzo territoriale*, 2000), Provincia di Firenze (*Piano Territoriale di Coordinamento*, 1998), Comune di Firenze (*Parco dell'Arno*, 2001), rielaborazioni.